

MERCREDI 20 MARS 2019

Orientation des mobilités
(Procédure accélérée - Suite)

Conférence des présidents

SOMMAIRE

CMP (Nominations)	1
ORIENTATION DES MOBILITÉS (Procédure accélérée – Suite)	1
Discussion des articles (Suite)	1
RAPPORT ANNEXÉ (Suite)	1
ARTICLES ADDITIONNELS	13
ARTICLE PREMIER B	15
M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	15
Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports	15
ARTICLES ADDITIONNELS	16
ARTICLE PREMIER C	21
Mme Laurence Cohen	21
CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS	23
ORIENTATION DES MOBILITÉS (Procédure accélérée – suite)	23
Discussion des articles (Suite)	23
ARTICLE PREMIER C (Suite)	23
ARTICLE PREMIER D	24
ARTICLES ADDITIONNELS	24
ARTICLE PREMIER	28
M. Guillaume Gontard	28
M. Stéphane Piednoir	28
M. Olivier Jacquin	28
Mme Élisabeth Borne, ministre	29
M. Hervé Maurey, président de la commission	29
ARTICLES ADDITIONNELS	46
ARTICLE PREMIER BIS	49
ANNEXES	50
Ordre du jour du jeudi 21 mars 2019	50
Analyse des scrutins publics	50
Composition de CMP	51
Conférence des présidents	52

SÉANCE du mercredi 20 mars 2019

72^e séance de la session ordinaire 2018-2019

PRÉSIDENCE DE M. DAVID ASSOULINE,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
MME ANNIE GUILLEMOT, M. MICHEL RAISON.

La séance est ouverte à 14 h 30.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

CMP (Nominations)

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

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

Orientation des mobilités (Procédure accélérée – Suite)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite de l'examen du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités en procédure accélérée.

Discussion des articles (*Suite*)

RAPPORT ANNEXÉ (*Suite*)

M. le président. – Amendement n°121, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, alinéa 67, première phrase

Remplacer les mots :

sur les axes stratégiques

par les mots :

sur le territoire

Mme Éliane Assassi. – L'enjeu du développement du fret ferroviaire et fluvial doit dépasser les seules autoroutes ferroviaires et fluviales. Il faut investir dans les lignes capillaires pour un aménagement du territoire harmonieux et équilibré, pour favoriser les circuits courts. Actuellement, 90 % du trafic de marchandises transite par la route et les transports représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serre.

Les sommes prévues - un milliard d'euros sur cinq ans - sont insuffisantes. Il faut développer ces modes de transport sur tout le territoire si l'on veut respecter l'accord de Paris et réduire les fractures territoriales.

M. Didier Mandelli, *rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* – Dans une logique d'aménagement du territoire, le développement du fret ferroviaire au-delà des seuls axes stratégiques est pertinent. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, *ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.* – Le développement du transport ferroviaire est un objectif important pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Le premier investissement à réaliser est de remettre en état notre réseau ferré. Le Pacte ferroviaire prévoit un investissement de 3,6 milliards d'euros par an. Nous remettons en état les voies de service et les capillaires.

Le rapport annexé concerne les grands axes de desserte. Avec cet amendement, on perdrait en lisibilité. Avis défavorable.

M. Pierre Ouzoulias. – Nous considérons que la stratégie de l'État doit porter sur tout le territoire et pas seulement sur les grands corridors. Le Sénat y est très sensible, car cette desserte est essentielle pour l'attractivité de nos territoires.

M. Jean Louis Masson. – On ne peut pas être contre cet amendement mais il est difficile de le soutenir, tant il est démagogique ! On sait très bien qu'il n'aura aucune suite s'il est adopté puisqu'il n'y a pas d'argent. Gérer, c'est faire des choix, non faire plaisir à tout le monde. Il est logique que priorité soit donnée aux axes stratégiques.

L'amendement n°121 est adopté.

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

Après l'alinéa 68

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Bruno Gilles. – La réalisation du Lyon-Turin à l'horizon 2020 sera un atout pour développer les échanges entre l'Italie, les pays à l'est de Turin et le Nord de la France, mais au détriment du Sud de la France et des pays de l'arc méditerranéen.

À ce jour, seul le barreau nord du contournement de Lyon bénéficie d'un tracé définitif et d'une DUP. Or sans barreau sud-est, les territoires situés au sud de Lyon risquent de ne plus être directement desservis à terme. Le port de Marseille-Fos serait privé de flux en provenance d'Asie, au profit du port de Trieste notamment, d'autant que la Chine et l'Italie vont signer d'importants accords dans le cadre des nouvelles routes de la soie.

Il est indispensable que le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise soit total, et que les barreaux nord et sud soient réalisés concomitamment.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je partage vos inquiétudes mais je préfère l'amendement n°391 rectifié *ter* de Mme Berthet, qui prévoit un rapport sur le sujet. Nul doute que Mme la ministre vous donnera des éléments complémentaires sur l'état des négociations et les dispositions prévues pour assurer le contournement de Lyon.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je confirme qu'élargir l'hinterland du port de Marseille est un enjeu stratégique. La voie fluviale pourrait être améliorée pour une meilleure desserte du port. La desserte ferroviaire est satisfaisante jusqu'à Lyon, mais il n'y a pas de liaison vers l'Italie. On ne tire pas suffisamment parti de la desserte fluviale, or c'est un enjeu majeur. Nous y travaillons dans le cadre de la réflexion sur les accès. Le débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais, qui se tiendra du 11 avril au 15 juillet, sera l'occasion d'évoquer la question du contournement.

Demande de retrait au profit de l'amendement n°391 rectifié *ter*.

Mme Sylvie Goy-Chavent. – Personne ne conteste l'utilité du Lyon-Turin, mais je m'inquiète du contournement ferroviaire au nord de Lyon, qui traversera le département de l'Ain. Le tracé a été entériné, mais les habitants et les élus de l'Ain ne laisseront pas faire n'importe quoi. L'Ain n'a pas à être la poubelle des Lyonnais ! Nous serons très fermes.

M. Bruno Gilles. – Seul le barreau nord est acté et fait l'objet d'une DUP. Attendre un rapport pour dire

qu'il faudrait un barreau desservant le port de Marseille, c'est difficile à accepter. Je maintiens mon amendement.

L'amendement n°206 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°122, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, alinéa 69

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

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

M. Guillaume Gontard. – Le Gouvernement dit vouloir renforcer le report modal dans le transport de marchandises mais ne fait rien pour relancer le fret par wagon isolé, qui répond pourtant à un impératif économique et environnemental.

En 2015, l'activité wagon isolé ne représentait plus que 200 000 à 250 000 mouvements, contre un million dans les années 1990. La fermeture des gares fret et des sites de triage a dégradé le maillage ferroviaire et laissé de nombreuses PME sans solution. Certes, l'activité wagon isolé nécessite un effort logistique, du personnel et des moyens, mais c'est un outil indispensable si l'on veut limiter le nombre de camions. Cela suppose un investissement massif et des moyens - choix à rebours des politiques menées ces dernières années...

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'offre a évolué vers une offre multi-lots multi-clients. Il faut viser les solutions les plus compétitives. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il est important de soutenir le fret ferroviaire, mais ce n'est pas à la loi de dire quelle est la bonne façon de faire. Le soutien aux transports combinés représente 27 millions d'euros sur le quinquennat. Laissons les opérateurs trouver les bonnes solutions opérationnelles. Avis défavorable.

M. Jean Louis Masson. – Encore un amendement démagogique ! (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*) Le wagon isolé nécessite des moyens et du personnel, dites-vous - or SNCF a déjà un déficit énorme. Veut-on la voir mourir ?

Pour développer le fret ferroviaire, il faut encourager le ferroutage, à l'instar du Luxembourg. Or, depuis dix ans, nos gouvernements successifs n'ont strictement rien fait en ce sens. Pour être valable, la solution doit être économiquement viable. Cela suppose une incitation économique *via* une écotaxe sur les poids lourds. Je regrette vivement que Mme Royal ait renoncé à ce projet, sous la pression d'une opposition qui l'avait pourtant initialement voulu ! Nous payons aujourd'hui les pots cassés...

M. Guillaume Gontard. – Ferroutage et wagon isolé ne s'opposent pas. Le trafic de wagons isolés à la plateforme de Jarrie en Isère s'est effondré. L'État doit donner des orientations, permettre le financement

de cette activité, qui offre, rappelons-le, des emplois non délocalisables.

L'amendement n°122 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°338 rectifié *nonies*, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rapport annexé, après l'alinéa 72

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Franck Montaugé. – Cet amendement ne coûte pas cher... Les collectivités locales ont besoin de connaître les calendriers prévisionnels de réalisation de chaque ouvrage retenu dans la programmation, afin d'en anticiper les effets dans la gestion de leur territoire.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le calendrier prévisionnel des opérations ne figure ni dans le texte de loi ni dans le rapport annexé mais dans l'exposé des motifs. Selon le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), il convient de garder de la souplesse pour des investissements potentiellement mouvants et soumis à des aléas.

Il est évident que ces opérations devront être faites en concertation avec les collectivités concernées. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'amendement est satisfait par l'exposé des motifs du projet de loi, qui précise les principales phases des opérations retenues dans le cadre de la programmation. Retrait ?

M. Franck Montaugé. – Je le maintiens, car j'ai l'expérience des contrats de plan État-région : on n'est jamais sûrs que les projets ne seront pas reportés, voire abandonnés... Les élus locaux ont besoin de visibilité et doivent pouvoir se référer à un calendrier, ne serait-ce que prévisionnel.

L'amendement n°338 rectifié nonies est adopté.

M. le président. – Amendement n°525 rectifié, présenté par M. Grand, Mmes Bruguière et Bories et M. Bonhomme.

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

En particulier, l'État reconnaît l'enjeu de la réalisation des lignes ferroviaires rapides Grand Projet du Sud-Ouest et Montpellier-Perpignan, deux projets nécessaires au développement en France, parce qu'ils répondent aux enjeux de l'aménagement du territoire et de la finalisation du réseau à grande vitesse en métropole et deux projets soutenables financièrement parce qu'ils seront supportés par les territoires qui les ont inscrits dans leurs perspectives financières. Par

ailleurs, ce projet est crucial aussi pour relier la péninsule ibérique au reste de l'Europe.

M. Jean-Pierre Grand. – L'Occitanie, forte de ses six millions d'habitants, est un territoire plus grand que la Belgique et la Suisse réunies. Or elle connaît des problèmes de mobilité majeurs.

Élu de Montpellier, je suis attaché, comme mes collègues de Languedoc-Roussillon, au prolongement de la ligne vers Perpignan, *via* Béziers. Ce projet majeur permet l'interconnexion des LGV françaises et espagnoles. Gravons-le dans le marbre !

M. le président. – Amendement identique n°654, présenté par Mme Artigalas.

Mme Viviane Artigalas. – L'État doit reconnaître l'enjeu que représente la réalisation rapide de ces deux projets structurants de LGV. L'économie, l'attractivité touristique de l'Occitanie en dépendent. Les collectivités territoriales et particulièrement la région consentent un effort financier très important. Elles doivent être soutenues par l'État.

M. le président. – Amendement identique n°766 rectifié, présenté par MM. Vall et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde et MM. Gold, A. Bertrand, Collin, Castelli, Gabouty, Menonville et Requier.

M. Raymond Vall. – La réalisation de ces lignes est un enjeu régional, national et européen. Le Parlement européen a voté, le 22 novembre 2018, l'intégration de la section Bordeaux-Toulouse au corridor Atlantique du réseau prioritaire européen de transport, ce qui la rend éligibles aux fonds européens. *Idem* pour la section Toulouse-Narbonne, qui doit être rattachée au corridor méditerranéen.

Nous ne pouvons plus attendre. Le Parlement européen a envoyé un signal très fort. Il faut désormais nous doter d'une structure de portage, avec une société de projet. Cet amendement est cohérent avec la démarche du Gouvernement vis-à-vis de la commissaire européenne.

M. le président. – Amendement n°870 rectifié *bis*, présenté par Mme Prévile, M. Raynal, Mmes G. Jourda et Artigalas et MM. Courteau, Duran, Sutour, Cabanel, Montaugé et Carcenac.

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Roland Courteau. – Chacun connaît l'importance du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Cela fait trente ans que nous attendons le chaînon manquant, Montpellier-Perpignan. Le projet a été maintes fois ajourné, nous avons été baladés. Il est temps d'en finir avec les tergiversations.

M. le président. – Amendement n°771 rectifié, présenté par M. Kerrouche, Mme Lubin, MM. Bérít-Débat, Vaugrenard, Temal, Lalande et Montaugé, Mme Harribey, MM. Lurel et Tourenne, Mme G. Jourda, MM. Daudigny et P. Joly et Mmes Artigalas et Prévile.

Rapport annexé, après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Éric Kerrouche. – Après dix ans de procédure, la ligne Bordeaux-Dax doit enfin se réaliser. L'achèvement des grands itinéraires doit prendre en compte les orientations du réseau transeuropéen de transport afin de maximiser les possibilités de cofinancements européens pour les projets transfrontaliers.

À ce titre, le GPSO revêt un intérêt particulier à l'échelle européenne. Sa réalisation permettrait le quasi-doublement du trafic voyageurs entre la France et l'Espagne, de 4,6 à 8,8 millions de voyageurs par an.

En avril 2018, le Conseil d'État a considéré que l'aménagement des lignes existantes entre Bordeaux et Dax et entre Bordeaux et Toulouse ne présente pas des avantages comparables aux lignes projetées.

La part du financement européen pourrait être portée de 20 à 40 % pour la section Dax-Espagne, si son caractère transfrontalier est avéré.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les demandes de calendrier sont satisfaites par le texte de la commission qui, à l'initiative de Rémy Pointereau, fait référence au tableau du COI. Le COI et l'Afitf veilleront à ce qu'aucun projet ne soit abandonné. Retrait.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'importance du GPSO et de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est rappelée dans l'exposé des motifs. Depuis

longtemps, on a beaucoup promis, y compris des calendriers irréalistes, sans se préoccuper des financements.

Nous nous appuyons sur les travaux du COI qui prévoit une réalisation phasée, en commençant par la désaturation des nœuds ferroviaires. Les travaux débiteront d'ici la fin du quinquennat. Nous faisons des annonces réalistes.

L'exposé des motifs précise également que le travail se poursuit avec les régions et les métropoles pour voir si des ressources dédiées permettraient d'anticiper le calendrier.

Je confirme que la Commission européenne a reconnu la ligne Bordeaux-Toulouse-Narbonne parmi les grands itinéraires européens.

Environ 500 millions d'euros sont prévus pour la ligne Bordeaux-Dax, avec comme objectif prioritaire de développer le fret et le ferroutage.

Retrait ou avis défavorable.

M. Roland Courteau. – Le Conseil de l'Union européenne a confirmé que le mécanisme d'interconnexion continuera à financer les projets au-delà de 2020 et figurera dans le cadre pluriannuel 2021-2027.

Le Parlement européen a reconnu l'intérêt des lignes Bordeaux-Toulouse, Toulouse-Narbonne et Montpellier-Perpignan. Les collectivités sont prêtes à faire les efforts nécessaires, encore faut-il que l'État juge ces projets prioritaires. Nos amendements apportent une brique de plus à la réalisation de ces projets, pour débloquent les financements européens.

L'enjeu est local, national, européen. Ces projets sont un levier pour l'euro-région. Ouvrons les portes de la plus grande région de France ! Ce projet est soutenu par tous les sénateurs de cette région. Notre devise : un pour tous, tous pour un ! (*Sourires ; M. Henri Cabanel applaudit.*)

Mme Éliane Assassi. – Bravo !

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

M. Jean Sol. – Au-delà des aspects structurants, économiques et écologiques, je rappelle que les Pyrénées-Orientales sont à plus de cinq heures de Paris et à quatre heures de Madrid. Les habitants sont las d'attendre, ils se sentent laissés pour compte.

La LGV a été reconnue d'utilité publique par le Premier ministre et le tracé sanctuarisé jusqu'à Perpignan. Les études et le foncier représentent 20 millions d'euros ; la région débloquent 5 millions d'euros. À quelle date aurons-nous enfin la ligne Montpellier-Perpignan ?

M. Jean-Pierre Grand. – Nous voulons réaffirmer l'intérêt majeur de ce projet pour nous assurer qu'il sera effectivement mis en œuvre !

Montrons aux six millions d'habitants de la région que leurs parlementaires peuvent obtenir, de l'assemblée des collectivités territoriales, l'expression d'une volonté politique ! La présidente Delga a proposé des financements innovants. Là où il y a une volonté, il y a un chemin, comme dirait le président Chirac. *(Sourires à gauche)*

Les habitants du Languedoc-Roussillon ont le sentiment de ne pas être entendus à Paris. Madame la ministre, acceptez notre amendement. À quoi sert-on si on ne peut pas inscrire cette phrase dans la loi ?

M. Martial Bourquin. – Très bien dit !

M. Raymond Vall. – Madame la ministre, je connais votre sens du concert. Nous ne vous demandons pas d'argent, mais un signal. Le fait nouveau, c'est la décision de l'Union européenne, que vous avez sollicitée ! Soyez cohérente. Notre territoire a le sentiment d'être le plus abandonné : il n'y a plus de fret et presque plus de TER. Cette ligne représente un espoir. *(Quelques applaudissements sur les bancs du groupe RDSE)*

Mme Marie-Thérèse Bruguière. – Cette LGV, c'est l'Arlésienne - même si nous ne sommes pas dans les Bouches-du-Rhône ! Cela fait trente ans que nous l'attendons. La nouvelle gare de Montpellier ne voit passer que quatre trains par jour.

Nous avons beaucoup perdu en étant fondus dans l'Occitanie : Montpellier n'est plus préfecture, de nombreuses entreprises sont parties à Toulouse... Georges Frêche n'était pas de mon parti mais j'ose dire que s'il était encore là, nous aurions notre gare, notre TGV, et le Languedoc-Roussillon existerait encore ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes RDSE, UC et Les Républicains)*

Mme Angèle Prévile. – Sénatrice d'Occitanie, je plaide à mon tour pour la réalisation de ces LGV. C'est une question d'équilibre. Nous voulons une alternative plus vertueuse à l'aérien. Nous voulons aussi renforcer l'attractivité de l'Occitanie qui souffre de ne pas être reliée à la capitale par une ligne rapide. Montpellier est aujourd'hui la métropole la plus éloignée de Paris !

Mme Pascale Bories. – J'insiste : il y a urgence à achever le projet Paris-Montpellier-Barcelone-Madrid, qui était déjà jugé prioritaire en 1994. Dès les beaux jours, les autoroutes sont saturées de Montélimar à la frontière espagnole. Ce projet est indispensable pour de nombreux départements. Je rappelle que 13 000 camions traversent quotidiennement le col du Perthus et que les lignes aériennes sont saturées, avec 9 000 voyageurs par jour entre Paris et Barcelone.

M. Bruno Gilles. – Très bien !

M. Franck Montaugé. – Dépassons les considérations politiques, pour ne pas dire politiciennes. Les Occitans et les Catalans ne comprendraient pas qu'on attende encore dix ou vingt ans pour les doter d'une ligne à grande vitesse. La

réalisation de ces infrastructures essentielles est d'intérêt régional, national et européen.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il y a un malentendu. Le projet GPSO comme la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sont bien intégrés dans la programmation des infrastructures qui vous est proposée : ils sont clairement inscrits dans l'exposé des motifs. Conscients de leur importance, nous proposons de travailler avec les collectivités concernées pour accélérer leur réalisation par rapport à ce que prévoit le scénario 2 du COI.

La programmation est explicitée dans l'exposé des motifs et, à l'initiative de votre commission, dans le tableau indexé. Si nous inscrivons le GPSO et la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans le corps de la loi, il faudrait faire de même pour les autres projets qui sont inscrits dans ce tableau ! Retrait ou avis défavorable.

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – J'ai entendu le plaidoyer de nos collègues du Sud-Ouest mais je comprends mal la volonté d'inscrire ces projets dans l'annexe alors qu'ils figurent déjà dans l'exposé des motifs.

M. Jean-Pierre Grand. – Alors il ne fallait pas faire d'annexe !

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Le GPSO est le premier projet cité ! Ne créons pas d'incohérence par rapport aux autres projets, tout aussi stratégiques, qui ne sont mentionnés que dans l'exposé des motifs.

M. Jean-Pierre Grand. – Nous préférons être prudents, d'autant que nous n'avons aucun ministre pour défendre notre région à Paris !

M. Raymond Vall. – Puis-je expliquer pourquoi je ne retire pas mon amendement ?

M. le président. – Vous avez déjà donné votre explication de vote.

M. Raymond Vall. – Il ne s'agit pas du sujet de l'amendement, mais de demander la mise en place d'une société de projet... *(Exclamations sur les bancs du groupe Les Républicains)*

M. le président. – Je ne peux vous redonner la parole.

Les amendements identiques n°525 rectifié 654 et 766 rectifié ne sont pas adoptés.

L'amendement n°870 rectifié bis n'est pas adopté.

L'amendement n°771 rectifié n'est pas adopté.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Très bien !

M. le président. – Amendement n°375 rectifié ter, présenté par M. Savin, Mmes Morhet-Richaud et Di Folco, MM. Chaize, Daubresse, Charon et Bascher, Mme Lassarade, MM. Paccaud, Lefèvre, Pellevat et

Buffet, Mmes Deromedi et Vullien, MM. Laugier, Guerriau et Kern, Mme Garriaud-Maylam, MM. Vaspart et Longuet, Mme Deroche, MM. A. Marc, Moga et L. Hervé, Mme Imbert, MM. Marseille, Genest et Savary, Mmes Lamure et Gruny et MM. Laménie, Bouchet, Wattebled, Forissier, Vial, B. Fournier, Gremillet et Gilles.

Après l'alinéa 73

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Michel Savin. – Le chantier de Lyon-Turin a commencé mais nous sommes inquiets.

Maillon manquant du Corridor méditerranéen du RTE-T, la liaison Lyon-Turin est composée du tunnel transfrontalier sous les Alpes et de ses voies d'accès côtés français et italien qui forment un tout cohérent.

Dans l'esprit des accords internationaux, la réalisation de ces accès était la contrepartie d'une contribution financière plus élevée de l'Italie pour le tunnel de base.

Le rapport du COI repousse les travaux aux calendes grecques.

Cet amendement rétablit 700 millions d'euros au financement de l'aménagement des voies d'accès initiales, qui sont inscrites dans la ligne Dijon-Modane. L'étude du COI a semé le trouble – et cet engagement clair sur les voies d'accès rassurerait nos partenaires de Rome et de Bruxelles.

Depuis, l'Europe a décidé qu'elle pouvait faire passer sa participation de 40 % à 50 % pour les voies d'accès. Si l'on ne vote pas cet amendement, on prête le flanc aux critiques des populistes italiens, selon lesquelles la France ne remplit pas sa part du contrat. Le Lyon-Turin inclut le tunnel de base et les aménagements d'entrée.

Ce projet international a également un intérêt territorial en contribuant à la mobilité du quotidien des

citoyens *via* l'amélioration des dessertes ferroviaires entre Lyon et les métropoles du sillon alpin Grenoble, Chambéry et Annecy.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le Lyon-Turin figure dans le rapport annexé. Retrait au profit de l'amendement n°391 rectifié *ter* qui, par exception, demande un rapport.

La ministre aura sans doute l'occasion de vous rappeler la priorité de ce projet. Le président Larcher se rendra sur le chantier la semaine prochaine, pour marquer le soutien à ce projet important.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La Commission européenne est tout à fait rassurée sur la détermination française à réaliser le Lyon-Turin. Les collectivités territoriales le sont aussi, nous avons élaboré un phasage des travaux. Côté italien, si certains sont rassurés, d'autres sont exaspérés par notre détermination. Pour tous, donc, il est très clair que la France veut ce projet. Retrait ?

M. Michel Savin. – Certes, mais il reste que l'affectation des crédits n'est pas très claire, entre la ligne Dijon-Modane et les accès eux-mêmes au tunnel. Les collectivités locales s'inquiètent – il faut que les accès soient programmés en temps et en heure pour que les territoires soient raccordés à cette grande voie transalpine.

Mme Sylvie Goy-Chavent. – Nous ne sommes pas défavorables au Lyon-Turin, mais concernant le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) nord, nous aurions préféré un tracé B qui passe par le parc industriel de la plaine de l'Ain au lieu du tracé A, qui traverse les zones les plus densément peuplées du département.

Madame la ministre, de grâce, revoyez votre copie, pour faire un tracé cohérent avec la réalité des territoires. Puisque les collègues veulent du train partout : faites le CFAL sud, et oubliez pour l'instant le CFAL nord.

Mme Michèle Vullien. – Je rejoins M. Savin. Les grandes collectivités doivent savoir quelles seront les infrastructures sur lesquelles ils pourront compter.

M. Didier Rambaud. – Le tunnel est prévu par un traité franco-italien. Mais le rapport du COI a jeté un trouble sur les voies d'accès. J'attends avec impatience le rapport qui sera demandé par l'amendement n°391 rectifié *ter*.

M. Michel Forissier. – Le Lyon-Turin, j'en entends parler depuis au moins 1991, comme élu dans le Rhône. Il faut envoyer un signal pour que nos partenaires ne se désengagent pas. Cet amendement symbolique est essentiel.

M. Guillaume Gontard. – Le financement du tunnel n'est pas encore garanti : il y a donc encore matière à débat.

Les accès, ensuite, ne sont pas précisément programmés, on parle d'un report à 2038. À ce rythme,

on risque d'avoir investi des milliards pour un tunnel sans accès véritables... Progressons par étapes : modernisons la ligne existante, mettons en place plus de ferroutages, il faut aller crescendo.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le rapport prévu à l'amendement n°391 rectifié *ter* devrait vous rassurer : il concernera le financement et le phasage des travaux avant le début du chantier.

M. Jean-Pierre Grand. – La demande de M. Savin est de bon sens. Mais les élus montpelliérains ne demandent rien d'autre que la transparence sur le GPSO. Pourquoi n'y aurions-nous pas droit ? Au nom de quelle égalité républicaine ? Parce que nous n'avons pas de ministre, parce que nous avons 15 ou 20 % de chômeurs ? Je réclame un rapport identique sur la ligne Montpellier-Perpignan.

Madame la ministre, rectifiez le tir sur mon amendement, ou vous, monsieur le rapporteur, puisque vous avez tous les pouvoirs... ou du moins vous les prenez !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – On a déjà voté !

M. le président. – Personne n'a tous les pouvoirs et on ne peut pas toujours sous-amender.

Mme Martine Berthet. – Je me réjouis de l'avis favorable qui sera donné à mon amendement n°391 rectifié *ter*. L'amendement de M. Savin est complémentaire car il précise les enjeux chers aux élus Rhônalpins.

En effet, la ligne historique Dijon-Turin traverse Aix-les-Bains et Chambéry, longe le lac de Bourget : les élus de ces territoires ne sont donc pas favorables à ce tracé, ils demandent que l'infrastructure passe sous le massif de la Chartreuse - en cohérence avec l'axe Valence-Grenoble-Chambéry-Annecy-Genève.

L'amendement n°375 rectifié ter est adopté.

M. Jean-Pierre Grand. – C'est une injustice absolue !

M. le président. – Amendement n°769 rectifié, présenté par M. Kerrouche, Mme Lubin, MM. Bérít-Débat, Vaugrenard, Temal, Lalande et Montaugé, Mme Harribey, MM. Lurel et Tourenne, Mme G. Jourda, MM. Daudigny et P. Joly et Mmes Artigalas et Prévile.

Rapport annexé

I. – Alinéa 75, première phrase

Remplacer le chiffre :

2

par le chiffre :

3

II. – Alinéa 76

Après le mot :

adapté

insérer les mots :

qui pourra faire l'objet d'actualisation

III. – Alinéa 77

Remplacer le chiffre :

2

par le chiffre :

3

M. Claude Bérít-Débat. – Nous avons bien compris que le GPSO était inscrit dans la programmation. Par solidarité aquitaine et socialiste, je présenterai cet amendement de M. Kerrouche.

Dans la continuité de la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique, il complète les aménagements ferroviaires des nœuds ferroviaires de Bordeaux et de Toulouse, en vue de la réalisation des LGV entre Bordeaux et Toulouse, et entre Bordeaux et Dax.

Par ailleurs, les lignes ferroviaires entre Bordeaux et Dax font l'objet d'une programmation imprécise. Leur calendrier doit être actualisé. La présidente de la région Occitanie et le président de la Nouvelle Aquitaine, soutiennent cet amendement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis défavorable par cohérence et responsabilité. Cet amendement privilégie le scénario 3 du COI, mais les financements ne sont pas prévus. Restons cohérents.

M. Ronan Dantec. – Cet amendement est intéressant car il pose la question de l'impact climatique des investissements.

Pour la ligne Bordeaux-Toulouse, le calcul de cet impact a été fait. Cela coûterait 10 milliards d'euros pour économiser 10 millions de tonnes de CO₂. À 1 000 euros la tonne, mieux vaudrait commencer par le ferroutage, puis continuer par les voies navigables, avant de penser aux LGV...

L'amendement n°769 rectifié n'est pas adopté.

*L'amendement n°923 est retiré,
de même que l'amendement n°922.*

M. le président. – Amendement n°459 rectifié, présenté par MM. Gabouty, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Léonhardt, Arnell et Corbisez, Mme Guillotin et MM. Collin, Castelli, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après l'année :

2018

insérer les mots :

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

M. Jean-Marc Gabouty. – Le Gouvernement ayant retiré ses amendements, j'en déduis qu'il accepte que la liste figure dans la loi. Le problème est celui du financement de l'Afitf, fixé à 2,4 milliards d'euros par an, contre 2,5 milliards par an aujourd'hui, ce qui est insuffisant pour réaliser les scénarios 2 et 3.

Mon amendement prévoit une clause de revoyure triennale pour que la programmation puisse être actualisée en fonction des besoins.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable. Votre amendement est satisfait par la rédaction de la commission des lois qui prévoit une revoyure tous les cinq ans.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

M. Jean-Marc Gabouty. – Je sais que les trains vont moins vite qu'avant dans ma région, mais cinq ans, c'est un petit peu long...

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les financements seront actualisés tous les cinq ans, mais les projets feront l'objet d'une évaluation annuelle. Il y a donc bien un ajustement permanent.

L'amendement n°459 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°706 rectifié, présenté par Mme Vérien.

Rapport annexé, alinéa 75

Après la date :

2018,

insérer les mots :

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

Mme Dominique Vérien. – Dans notre tour de France, nous voici dans l'Yonne, département peu peuplé mais très traversé - au point que le contournement Sud d'Auxerre est devenu indispensable, urgent. Nous l'attendons depuis quarante ans, 9 000 voitures et 1 000 camions traversent chaque jour une rue bordée d'habitations. Tout est prêt : le tracé est fait depuis 2009, la DUP est acquise depuis 2012, la clé de répartition entre financeurs est définie... Les habitants n'en peuvent plus !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je comprends bien, mais la commission a pris une position de principe, que je vous ai déjà dite. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le contournement Sud d'Auxerre est inscrit dans le contrat de plan État-Région (CPER). Les travaux prévus dans le CPER n'ont pas vocation à figurer dans la loi.

Mme Dominique Vérien. – Soit, je retire mon amendement - c'est que j'ai confiance dans votre parole, madame la ministre.

L'amendement n°706 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°2 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Longeot et Gremillet, Mmes Troendlé, Chauvin et Sollogoub, MM. Raison, Perrin, Kern, Bockel et Reichardt, Mmes Loisier, Férat et Guillotin, MM. Buffet, Détraigne, Danesi, Pierre, Houpert et Moga, Mme Billon, MM. Le Nay, Joyandet, Kennel, Patriat et Canevet, Mmes Tetuanui et Keller, MM. Médevielle et Cigolotti et Mmes Gatel et Schillinger.

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après la date :

2018,

insérer les mots :

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

M. Jean-François Longeot. – La deuxième phase de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône a été reportée. Elle s'inscrit dans la liaison Mer Nord-Méditerranée et favorise l'interconnexion ferroviaire en Europe. La part de l'État ne serait que de 200 millions d'euros, les collectivités étant prêtes à s'engager fortement, l'Europe aussi. Inscrivons l'achèvement de cette ligne dans la loi.

M. le président. – Amendement identique n°915 rectifié *bis*, présenté par M. Durain et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Jacques Bigot. – À la différence des projets dont on discute depuis hier, aux enjeux hexagonaux, cette ligne a un fort enjeu européen. Les lignes ne passent pas toutes par Paris. Ainsi le Francfort-Barcelone passe par les vallées du Rhin et du Rhône.

En 2012, président de la communauté urbaine de Strasbourg, je m'étais engagé à participer au financement de cette ligne. Pour réduire la pollution et le trafic routier, il faut faire la jonction ferroviaire entre les vallées du Rhin et du Rhône. Ce projet ne figure pas dans le tableau du COI car celui-ci est centré sur l'Hexagone, il faut aller plus loin ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SOCR ; Mme Patricia Schillinger applaudit également.*)

M. Martial Bourquin. – Bravo !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il appartient au COI de déterminer les travaux prioritaires - qu'il ne faut pas figer dans la loi. Je laisse la ministre répondre sur les enjeux. Retrait ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je regrette que M. Grand, qui plaidait pour le GPSO, ne soit plus là pour entendre d'autres sénateurs défendre d'autres projets.

Sur le fond, la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône a le mérite de relier les vallées du Rhin et du Rhône, sans passer par Paris, mais ce n'est pas une ligne de fret - les pentes ne le permettent absolument pas.

Monsieur Dantec, il faudrait évaluer l'impact carbone et la biodiversité des lignes LGV, car il est important - à comparer avec l'avion, même. Le COI a préféré optimiser l'offre sur la ligne existante avant d'envisager des prolongements éventuels.

Mme Marie-Christine Chauvin. – J'ai cosigné cet amendement car il est important que l'Est de la France soit bien relié. Mais il faut aussi que les lignes existantes, comme le Paris-Lausanne, ne soient pas oubliées.

M. Martial Bourquin. – Je suis surpris par l'argumentaire de la ministre. Une ligne TGV serait plus vorace en énergie qu'une ligne aérienne ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Parfois.

M. Martial Bourquin. – Il faudra nous le démontrer... J'attends vos analyses. Ici, la ligne a été commencée, elle est faite à moitié. Terminons-la !

M. Jean-François Husson. – Il fallait le faire quand vous étiez aux responsabilités !

M. Martial Bourquin. – C'est une ligne qui relie la France à la Suisse ; elle dessert le nord-est de la France et peut desservir aussi Marseille, puis Barcelone. Il manque deux tronçons de voie à grande vitesse : avouez que cela fait désordre. Voilà dix ans que l'on attend. Ce projet est soutenu par la grande région Grand Est et les collectivités.

M. Michel Raison. – Je comprends, madame la ministre, la difficulté de votre mission ! Vous voulez éviter d'ouvrir de nouveaux dossiers pour que les engagements pris soient enfin tenus. Mais la première phase de la LGV Est est prévue depuis longtemps. Le bilan carbone a bon dos. Si on achevait la ligne, le trafic augmenterait et le bilan carbone s'améliorerait ! Alors, merci de ne pas utiliser cet argument... J'ai cosigné cet amendement, mais pas seulement parce que je suis élu d'un département voisin. Si j'étais élu d'un autre territoire et que j'apprenais que cette ligne n'était pas achevée, j'aurais été tout autant scandalisé qu'elle ne le fût point ! (*MM. Daniel Gremillet, Jackie Pierre et Jean-Raymond Hugonet applaudissent.*)

M. Daniel Gremillet. – Je voterai cet amendement. Ce projet a une dimension européenne très structurante. On vient de sauver une ligne à la situation précaire. La région Bourgogne-Franche-Comté s'est beaucoup investie. Donc ce projet a un sens pour nos territoires. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe Les Républicains*)

M. Jacques Bigot. – Merci au rapporteur d'avoir reconnu que cet amendement était justifié. La moitié du projet sera financé par les collectivités, le reste essentiellement par l'Europe. La part de l'État ne sera que de 200 millions. C'est une ligne intelligente, et européenne, qui dessert nos métropoles du Grand Est, tout en permettant aux Suisses à la fois d'aller vers Paris ou de descendre dans le sud.

M. Claude Kern. – C'est une ligne européenne. Les études ont été faites, les financements existent. Pourquoi la remettre à plus tard ?

Mme Patricia Schillinger. – François Patriat et moi avons cosigné cet amendement. Je sais que le Gouvernement est contraint par un budget serré, mais les habitants attendent ce projet depuis dix ans. Si l'on attend encore, les études deviendront caduques et l'on devra le reporter à nouveau ! Notre groupe votera l'amendement. (*Marques d'ironie à droite*)

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il ne s'agit pas pour notre commission de se prononcer sur l'intérêt des projets proposés. Tous les projets sont importants.

M. Martial Bourquin. – Et celui-ci, il est commencé !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Mais nous devons voter une programmation cohérente avec les moyens de l'Afiff, faute de quoi les citoyens seront déçus. Aujourd'hui, il manque déjà un milliard d'euros par an à l'Afif pour réaliser les projets inscrits. Nous devons trouver les ressources supplémentaires - le scénario retenu prévoit déjà 500 millions d'euros de plus par an, sans compter les suites données au grand débat.

La position de la commission est inconfortable. Je souhaiterais évidemment que tous les projets puissent être réalisés et je ne vois pas en quoi, à titre personnel, je m'opposerais à tel ou tel. Mais si nous les inscrivons dans la loi, il restera que le COI arbitrera dans les faits...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Merci au sénateur Raison d'avoir souligné la difficulté de l'exercice. On a promis, dans le passé, pour 36 milliards d'euros de LGV, sans financement suffisant. Chacun a pu croire que sa ligne serait construite. Nous voulons une programmation sincère et rompre avec les promesses non tenues.

Ce projet prévoit déjà 500 millions d'euros supplémentaires à partir de 2020, et il faudra sans doute aller plus loin avec le grand débat. Mais si nous en restons à une liste interminable à la Prévert, nous risquons de faire des déçus. Avis défavorable.

M. Jean-François Longeot. – On peut choisir de laisser le COI trancher. Mais pourquoi les territoires et le Parlement ne seraient-ils pas associés ? (« *Bien sûr !* » sur les bancs centristes ; *M. Martial Bourquin renchérit.*) La première tranche de la LGV Rhin-Rhône n'est pas rentable, mais c'est parce que la seconde tranche n'a pas été réalisée. Tout est prêt, les études sont faites et la région Bourgogne-Franche-Comté a la volonté de s'engager davantage. Je vous invite à vous rallier à mon amendement.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Je voterai cet amendement. En l'état, au moins parce que les investissements prévus pour le ferroviaire ne sont pas suffisants - et on n'a pas réglé le problème de la dette de la SNCF. La France a besoin d'un plan de relance

ambitieux avec deux piliers : le pouvoir d'achat et l'investissement. La question des transports en commun est aussi vitale pour réduire les gaz à effet de serre. Plutôt que d'une discussion stérile sur le bilan carbone, mieux vaut développer un maillage de transports en commun complémentaires sur tout le territoire. Il faudrait une grande conférence annuelle du rail dans notre pays. La question est prise par le petit bout de la lorgnette, c'est dommage.

Si l'on refuse certaines lignes, on risque de démoraliser un certain nombre de territoires qui se sentiront oubliés. Je voterai cet amendement mais ne voterai pas cette loi. *(On s'en amuse à droite.)*

M. Roger Karoutchi. – C'est dit !

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

Madame la ministre, moi, je n'ai pas défendu de projet territorial ; en revanche, mes collègues, en présentant les leurs, vous demandent quelque chose : hiérarchiser. Votre devoir, c'est de faire des choix.

M. Laurent Duplomb. – Bien sûr ! Il faut un peu de courage !

M. Pascal Savoldelli. – Nous savons que ce n'est pas facile, nous le voyons quand nous avons à gérer une collectivité territoriale. Certains choix suscitent des oppositions, d'autres rassemblent. Ne nous renvoyez pas dos à dos, territoire contre territoire ; donnez votre avis. L'enveloppe était limitée ? Pourquoi, dans ce cas, nous avoir dit qu'il fallait attendre l'issue du grand débat national pour parler des financements ?

M. Laurent Duplomb. – C'est vrai !

M. Pascal Savoldelli. – Si nous voulons redorer le blason de la politique, il faut savoir répondre à ce type de questions. *(Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE ; Mme Michèle Vullien et M. Sébastien Meurant applaudissent également.)*

Les amendements identiques n^{os} 2 rectifié quinquies et 915 rectifié bis sont adoptés.

M. le président. – Amendement n°780, présenté par Mme Bonnefoy.

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après l'année :

2018

insérer les mots :

auquel sont ajoutés les travaux de mise à deux fois deux voies et de sécurisation de la traversée des agglomérations sur les deux portions de route en travaux de la RN141, ainsi que le réaménagement de la ligne ferroviaire Angoulême-Limoges,

Mme Nicole Bonnefoy. – Pour bien connaître la Charente, madame la ministre, vous savez que la mise à 2x2 voies de la RN141 n'est toujours pas achevée et

que les trains ne circulent plus sur la ligne Angoulême-Limoges depuis plus d'un an, faute d'investissements.

Vous dites que personne ne doit être assigné à résidence. Nous attendons un engagement fort du Gouvernement à travers le CPER.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Madame Bonnefoy, retirez cet amendement d'appel après avoir entendu la ministre. Sinon, ce sera un avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Vous en conviendrez : tous les projets inscrits dans les CPER n'ont pas vocation à figurer dans la loi.

La mise à 2x2 voies de la RN141 est attendue depuis des années. Enfin, nous allons pouvoir la réaliser. Dans le CPER, il est prévu 112 millions d'euros pour la section Exideuil-Chasseneuil, entre Limoges et Angoulême, et 40 millions d'euros pour la section La Vigerie-Villesèche, entre Angoulême et Cognac.

Concernant la ligne ferroviaire, j'ai demandé au préfet de Nouvelle-Aquitaine de réunir les acteurs pour trouver une stratégie d'action et une solution pérenne.

L'amendement n°780 est retiré.

M. le président. – Amendement n°851, présenté par M. Duran.

Rapport annexé, alinéa 75

Après l'année :

2018,

insérer les mots :

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

M. Alain Duran. – Je vous parlerai d'un autre axe européen, celui entre Toulouse et Barcelone qui passe par mon département de l'Ariège. Aujourd'hui, il faut 4h30 pour le parcourir à cause de 70 km de route nationale qui traversent de nombreux villages. Les riverains n'en peuvent plus de ce défilé incessant de véhicules sous leurs fenêtres : 16 000 voitures par jour et jusqu'à 25 000 lors des départs en vacances, 1 000 poids lourds tous les jours.

En mars 2017, Bernard Cazeneuve a signé un contrat avec Andorre pour améliorer la viabilité hivernale de la RN20 entre Tarascon-sur-Ariège et l'Hospitalet-près-l'Andorre. Le même jour, une convention tripartite a été conclue entre l'État, le Conseil régional et le Conseil départemental de l'Ariège.

Les travaux sont terminés de l'autre côté de la frontière ; nous, nous produisons encore des études, voire des études d'études... La région et le département ont clairement affiché leur engagement : 135 millions d'euros, nous attendons encore celui de l'État.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Cet amendement est aussi d'appel. L'aménagement de la RN20 entre Foix et Andorre est emblématique des enjeux de désenclavement des territoires ruraux et de montagne. D'où notre choix de mettre 1 milliard d'euros sur dix ans pour accélérer la modernisation de ces itinéraires. J'y veillerai, la programmation honore les engagements pris en 2017 dans l'accord franco-andorran.

L'amendement n°851 n'est pas adopté.

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

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après l'année :

2018

insérer les mots :

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

M. Mathieu Darnaud. – Sans répéter le plaidoyer que j'ai fait hier soir pour la RN102, la seule route nationale qui traverse l'Ardèche, je veux insister sur l'urgence qu'il y a à réaliser les travaux de sécurisation prévus par le Dreal depuis 2012. Pas un embryon d'étude, pas un début de chiffrage et encore moins de calendrier prévisionnel ! C'est une question de sécurité, cette sécurité que le Gouvernement a mise à l'ordre du jour avec les 80 km/h. Il est grand temps que l'État respecte sa parole.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Comment imaginer d'écrire dans la loi des travaux demandés par la Dreal ? D'autant que la date de 2012 est lointaine, une actualisation est certainement nécessaire. Retrait, sinon avis défavorable. L'Ardèche a déjà été bien servie hier... (*Sourires*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Monsieur le sénateur, j'ai bien noté ces programmes prioritaires, ils seront pris en compte dans les CPER. Même avis que le rapporteur.

M. Mathieu Darnaud. – Nous serons vigilants.

L'amendement n°992 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°294 rectifié, présenté par Mme Morhet-Richaud, MM. Dufaut, Chaize, Vaspart, D. Laurent, Vial et Bascher, Mme Lassarade, MM. B. Fournier et Bonne, Mme Deromedi, MM. Savin et Charon, Mme Gruny, M. Le Gleut, Mme Duranton, M. Milon, Mme Imbert, M. Regnard, Mme Noël, MM. J.M. Boyer, Longuet et Gremillet et Mmes Lamure et Berthet.

Rapport annexé, alinéa 75, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

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

Mme Patricia Morhet-Richaud. – Le tronçon autoroutier entre l'Isère et les Hautes-Alpes, annoncé en 1987, ne figure pas dans le scénario n°2. Sa réalisation fluidifierait pourtant les échanges entre les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur tout en sécurisant les réseaux du quotidien. Il renforcerait les liens avec l'agglomération grenobloise et soutiendrait l'activité économique d'un des territoires français les moins peuplés, les plus enclavés.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Même avis que sur les amendements précédents. Nous souhaitons tous aller vers le scénario n°3, d'autant plus quand il s'agit de tronçons prévus et programmés. Qu'en dit la ministre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'A51 a été considérée comme non prioritaire par le COI. Ce projet peu banal, une autoroute à travers les massifs alpins, n'a pas été poursuivi depuis la commission Mobilité 21. Reste que le besoin de désenclavement est réel. D'où les travaux sur la RN 85, qui seront dans la programmation. Les travaux de contournement de Gap sont en cours. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Frédérique Puissat. – Merci à Patricia Morhet-Richaud de soulever cette question. Regardons une carte de France : cette autoroute traverse déjà l'Isère et les Hautes-Alpes, il y manque 80 km... Je m'abstiendrai toutefois sur cet amendement, non parce que je suis contre son principe, mais parce qu'un autre choix est possible. L'Isère a décidé d'aménager la RD1075, parallèle à la RN85. L'État a promis 200 millions d'euros pour accompagner les collectivités territoriales, nous attendons son engagement écrit.

M. Guillaume Gontard. – Il y a des choix à faire, en effet. En l'occurrence, Mme la ministre le dit clairement : ce projet n'est plus d'actualité à cause de son coût et des enjeux environnementaux. Il y a déjà assez de pollution à Grenoble ! D'ailleurs, les collectivités territoriales sont passées à autre chose.

Surtout, il existe une ligne ferroviaire : Grenoble-Veynes-Gap. Elle risque de fermer en 2020-2021, à cause de la fameuse règle d'or. L'État et SNCF Réseau doivent s'engager. Cette fermeture serait un non-sens.

Mme Patricia Morhet-Richaud. – Notre territoire souffre d'enclavement. Il y a une forte demande, au-delà de l'A85, pour des aménagements routiers et la ligne ferroviaire. Nous comptons sur vous, madame la ministre.

L'amendement n°294 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°989 rectifié, présenté par MM. Bérit-Débat et Montaugé et Mme Artigalas.

Rapport annexé, alinéa 77

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Claude Bérit-Débat. – Par cet amendement, je souhaite interroger Mme la ministre sur les intentions du Gouvernement vis-à-vis de la RN21 et, surtout, du projet Euro 21. Ce projet porté par une association depuis plusieurs années vise à construire une 2x2 voies de Limoges à Tarbes avec la possibilité d'aller jusqu'à Saragosse en empruntant un tunnel sous les Pyrénées. C'est un projet structurant, à dimension internationale, qui améliorera la desserte locale. En attendant, les points noirs devraient être résolus autour de Périgueux et de Bergerac.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je laisse Mme la ministre répondre. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je réponds à cet amendement d'appel que la RN21 fait bien partie des itinéraires de désenclavement. En revanche, ayons une vision pragmatique, pas de 2x2 voies systématique sinon pour l'entrée sud de Villeneuve-sur-Lot et la section Monbalen-La Croix-Blanche. Nous prévoyons également des aménagements de sécurité entre Boulazac et Saint-Laurent-sur-Manoire.

M. Patrice Joly. – J'apporte ma contribution à ce débat en évoquant l'A77. Il y manque 12 km, pour 80 millions d'euros, dans la Nièvre. Je m'associe donc aux collègues précédents pour demander la finalisation des projets autoroutiers.

M. Michel Savin. – Désolé de revenir en arrière mais Mme la ministre n'a pas répondu à Frédérique Puissat sur la RD1075 et la RN85. Nous souhaitons une réponse concrète.

M. le président. – Dans ce tour de France des routes, Mme la ministre fera comme elle voudra.

M. Franck Montaugé. – Le projet Euro 21 est un enjeu de désenclavement pour le Gers du sud. Le contournement du Grand Auch est très attendu. La route nationale passe aux pieds de la cathédrale, le

monument le plus visité d'Occitanie. Cela fait désordre et c'est surtout dangereux et très polluant pour la ville. Le Conseil général avait engagé des études, réalisé des acquisitions foncières ; après quelques vicissitudes, la maîtrise d'ouvrage a été reprise par l'État. Il y a des crédits d'études dans le CPER, nous souhaitons que ces études soient engagées.

M. Claude Bérit-Débat. – Merci, madame la ministre, pour votre réponse mais elle reste partielle. Vous n'avez rien dit du projet Euro 21. Le président de l'association qui le promeut pourrait vous rencontrer avec moi, si vous le voulez bien.

L'amendement n°989 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°772 rectifié *quater*, présenté par M. Kerrouche et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rapport annexé, après l'alinéa 77

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Claude Bérit-Débat. – Cet amendement est tout à fait différent. Par la loi du 3 juin 2010 a été créée la société de financement du Grand Paris. Le but : accélérer la mise en œuvre du projet de transport. Par équité, tous les territoires devraient pouvoir utiliser cet outil de portage financier. L'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine travaillent à une société du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO).

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Par principe, la commission n'est pas opposée à ces sociétés de financement. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Nous travaillons avec les collectivités, qu'il s'agisse du GPSO ou de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, pour déterminer si des ressources locales permettraient la constitution d'une société de projet. La contrainte est, d'abord, que cela ne coûte pas plus cher et, ensuite, que la dette de la société de projet ne pèse pas sur la dette publique.

Je ne suis pas sûre que l'insertion de cet alinéa apporte quelque chose. Retrait, sinon avis défavorable.

M. Roger Karoutchi. – C'est la première fois que je vois un amendement de ce genre ! Les élus franciliens demandent la suppression de la Société du Grand Paris (SGP), devenue une institution technocratique, présidée par un préfet, à laquelle nous voudrions substituer Île-de-France Mobilités. Elle se justifiait parce qu'il fallait une structure pour prélever 700 millions d'euros de plus sur les Franciliens et les entreprises franciliennes pour financer le projet. Si vous voulez la SGP, nous vous la donnons ! (*Rires*)

M. Claude Bérit-Débat. – Je suis Girondin, je n'ai donc rien à voir avec le centralisme parisien. Faites-nous confiance, monsieur Karoutchi, les élus d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine ne veulent pas se faire hara-kiri. Nous voulons autoriser les collectivités à créer des sociétés entre régions, métropoles et départements...

M. Roger Karoutchi. – Ce n'est pas la SGP ! Faites un accord entre régions.

M. Claude Bérit-Débat. – J'appelle les élus des régions rurales à soutenir cet amendement.

M. Olivier Jacquin. – Je comprends que la SGP puisse traumatiser les élus franciliens... Reste que les versions précédentes du texte prévoyaient la création de sociétés de projet. Pour ma part, j'avais déposé un amendement d'appel proposant une société de projet dotée d'une redevance kilométrique car je vous parle de la Lorraine, qui subit un trafic international éhonté de poids lourds.

Avec une société de projet, dans le cas de l'A31 bis, nous pourrions réunir tous les acteurs sur le corridor Nancy-Luxembourg pour hiérarchiser les infrastructures à réaliser en priorité, accélérer le report modal.

M. Roger Karoutchi. – Il faut oser !

M. Olivier Jacquin. – Je vais vous donner un exemple : l'État chargé de l'autoroute en Lorraine n' imagine pas une voie pour les transports en commun car l'État gère l'infrastructure, mais pas les services.

L'amendement n°772 rectifié quater est adopté.

(Quelques applaudissements sur les bancs du groupe SOCR)

L'article premier A, modifié, est adopté.

La séance, suspendue à 17 h 15, reprend à 17 h 25.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°865 rectifié bis, présenté par Mmes Prévaille, Tocqueville et Conway-Mouret et MM. Tourenne, P. Joly et Daudigny.

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

Mme Angèle Prévaille. – Il est temps d'agir. Ce n'est pas facile car cela bouscule nos habitudes. Nous avons signé l'accord de Paris et nous en sommes fiers. Nous devons respecter nos engagements. Nous, politiques, sommes attendus. La lutte contre le changement climatique doit devenir une priorité. Les émissions de gaz à effet de serre ont crû de 2 % en 2018. Le GIEC a estimé que limiter le réchauffement climatique à 1,5°C représentait une tâche herculéenne. Il faut agir maintenant car c'est maintenant que l'avenir se décide.

Cet amendement met en cohérence la politique fiscale de la France avec ses engagements. En supprimant les exonérations qui ne se justifient pas aux regards des enjeux environnementaux, nous dégagerons des pistes pour financer le report modal.

M. le président. – Amendement n°108, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

M. Pascal Savoldelli. – Nous avons besoin d'un état des lieux des exonérations fiscales dont bénéficie le secteur des transports afin de mettre notre politique fiscale en cohérence avec nos objectifs climatiques. Les exonérations de TICPE, en hausse, soutiennent de facto un mode fortement pollueur et entretiennent l'inégalité fiscale.

Il faudra accompagner la suppression des exonérations d'une aide au changement de pratiques pour favoriser des solutions moins polluantes dans l'agriculture ou la conversion vers le gaz ou l'hydrogène dans les transports.

Faute de rapport, dont le Sénat n'est guère friand, il nous faudrait au moins une note, une évaluation annuelle, ou que les commissions de l'aménagement du territoire et des finances obtiennent des éléments du Gouvernement. *(Mme Marie-Noëlle Lienemann approuve.)*

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il existe de nombreux rapports sur la fiscalité environnementale, émanant d'ONG, de l'Ademe ou encore de la Cour des comptes. Un rapport du Commissariat général au développement durable de 2017 traite des dépenses fiscales environnementales. Les données existent, il faut simplement les compiler pour en tirer la substantifique moelle. Défavorable à un rapport de plus.

M. Bruno Sido. – Très bien.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il y a de nombreux rapports sur le sujet, ainsi qu'une ligne budgétaire relatant les exonérations dans la loi de finances. Cet amendement est satisfait.

La question sous-jacente est celle de la fiscalité écologique, qui est au cœur du grand débat. La mise en place d'une fiscalité écologique doit être débattue et accompagnée ; c'est le sens des réflexions que nous menons en ce moment. Retrait ou avis défavorable.

M. Ronan Dantec. – Manque un document de synthèse sur la stratégie de l'État concernant la fiscalité des transports - qui aujourd'hui n'est pas cohérente avec l'objectif de baisse des émissions de gaz à effet de serre. Le sujet ne se limite pas à la TICPE ou à la contribution climat énergie. Ainsi, le bonus-malus n'a pas suffi à freiner la montée en puissance des SUV qui font exploser le bilan CO₂ de la France. Nous n'avons pas de vision de la stratégie de l'État pour limiter les émissions de gaz à effet de serre des transports *via* des outils fiscaux.

Mme Angèle Prévile. – Inscrivons déjà dans la loi que la France se fixe comme objectif de mettre sa fiscalité sur les transports au service de la lutte contre le changement climatique. Il nous faut un état des lieux mais surtout des perspectives de baisse progressive des exonérations.

L'amendement n°865 rectifié bis n'est pas adopté.

M. Pascal Savoldelli. – Il suffit de compiler les éléments existants, me dit le rapporteur. Soit, mais la question est posée à l'État : puisque la France prend des engagements climatiques, nous demandons simplement un état des lieux annuel de la politique fiscale en la matière. Si l'on m'assure que les commissions concernées seront informées, je veux bien retirer l'amendement !

L'amendement n°108 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°391 rectifié *ter*, présenté par Mme Berthet, M. Buffet, Mmes Deromedi, M. Mercier, Noël et Morhet-Richaud et MM. Bonne, B. Fournier, Forissier, Charon, Laménie, Le Gleut et Rapin.

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'état d'avancement du projet d'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire de liaison européenne Lyon-Turin entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel. Ce rapport devra comprendre le phasage des travaux et leur financement précisément définis, dans la perspective de la mise en service de ce tunnel prévue en 2030.

Mme Martine Berthet. – Revoilà le Lyon-Turin. Cet amendement de repli demande un rapport au Gouvernement. Les élus des Alpes du nord et du

Lyonnais soutiennent l'itinéraire du Bas-Dauphiné, plus cohérent et moins coûteux, et qui permet de relier le port Fos-Marseille.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Puisque nous avons voté l'amendement de Michel Savin tout à l'heure, je prends sur moi de vous demander de retirer cet amendement. Sinon, avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

Mme Sylvie Goy-Chavent. – Je me sens bien seule à défendre le département de l'Ain, mais je ne peux pas accepter que les nuisances soient renvoyées sur notre territoire. Il y a trois sites Seveso sur le tracé prévu. Les élus locaux proposent un tracé qui provoquerait moins de nuisances et aurait en outre l'avantage de desservir le parc industriel de la plaine de l'Ain.

Mme Martine Berthet. – Étant donné l'adoption de l'amendement de M. Savin, je retire le mien.

*L'amendement n°391 rectifié *ter* est retiré.*

M. le président. – Amendement n°246 rectifié *ter*, présenté par MM. Canevet, Delahaye, Cadic, Vanlerenberghe et Le Nay, Mme N. Goulet, MM. Laugier et Luche, Mme Doineau, M. Moga, Mmes C. Fournier et Tetuanui et M. Louault.

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1512-19 du code des transports est abrogé.

M. Michel Canevet. – Il est légitime que le Parlement s'implique dans la détermination des projets structurants, plutôt que de déléguer cette prérogative à d'autres instances.

Le Premier ministre a dit vouloir supprimer des instances inutiles. Dans cette optique, je propose de supprimer l'Afitf, qui n'est rien d'autre qu'un démembrement de l'État. Le Gouvernement décide des projets à financer et des moyens à y affecter. Mieux vaudrait une ligne dédiée au financement des infrastructures dans le budget des transports. Cela mettrait fin à la débudgétisation dénoncée par la Cour des comptes.

M. Yvon Collin. – Très bien !

M. le président. – Amendement n°495 rectifié *bis*, présenté par M. Dantec, Mme Laborde, MM. Léonhardt, Arnell et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Menonville et Requier.

Après l'article 1^{er} A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 10 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, il est inséré un article 10-... ainsi rédigé :

« Art. 10-.... - Les associations de protection de l'environnement représentatives au titre de l'article L. 141-3 du code de l'environnement sont représentées au conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. »

M. Ronan Dantec. – Je regrette que les associations de protection de l'environnement ne participent pas au conseil d'administration de l'Afitf, qui est le lieu de création du consensus. L'impact climatique, la consommation des terres, la préservation de la biodiversité doivent entrer en compte dans la détermination des priorités.

M. le président. – Amendement identique n°866 rectifié *ter*, présenté par Mmes Prévaille, Tocqueville et Conway-Mouret et MM. Tourenne, P. Joly et Daudigny.

Mme Angèle Prévaille. – Cet amendement ouvre la gouvernance de l'Afitf aux associations de protection de l'environnement. Nous nous devons d'être volontaristes pour protéger l'environnement. En 2018, les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 2 %. Nous sommes loin des objectifs fixés par l'accord de Paris.

Vu l'urgence climatique, il est pertinent de coordonner nos actions avec les préconisations des associations de défense de l'environnement, expertes en la matière : leur avis est précieux pour trouver des solutions plus robustes et consensuelles et anticiper d'éventuels contentieux, dans une logique de démocratie participative.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – J'entends les arguments de M. Canevet. Le problème tenait à ce que le budget de l'Afitf n'était pas assis sur ressources stables. La responsabilité en incombait au Gouvernement, pas à l'Afitf ! Nous y remédions en lui assurant des ressources stables et sanctuarisées.

Le fonctionnement de l'Agence est aujourd'hui plus vertueux et cohérent. Est-ce parce qu'elle est présidée par un ancien sénateur, M. Béchu ? (*Sourires*)

Les missions de l'Afitf sont désormais claires : mettre en œuvre la programmation décidée par le COI, avec les financements afférents. Il ne serait pas opportun de la supprimer à ce stade. Pour siéger à son conseil d'administration, je peux vous assurer que le budget est sincère. Retrait ou avis défavorable.

Défavorable également aux amendements n°495 rectifié *bis* et 866 rectifié *ter*. Le conseil d'administration de l'Afitf comprend douze membres, dont un député, un sénateur, trois élus locaux et une personnalité qualifiée. Ce n'est pas un lieu de concertation mais un organe opérationnel de l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je comprends la logique de M. Canevet mais je doute que sa proposition rassure sur la trajectoire pluriannuelle des investissements dans les transports, ni sur le fléchage des prélèvements sur la route vers les infrastructures. Ce qui ressort du grand débat, c'est plutôt la volonté

que la fiscalité écologique finance la transition énergétique. On voit, chez nos voisins, l'utilité d'une telle structure, bénéficiant de financements dédiés, pour la transparence de la programmation des investissements. Avis défavorable à l'amendement n°246 rectifié *ter*.

Il est indispensable de discuter de nos choix avec l'ensemble des parties prenantes : le Parlement, bien sûr, mais aussi les associations de protection de l'environnement. Ce projet de loi a été élaboré avec le Conseil national de la transition énergétique. Le rôle des associations est d'intervenir en amont, pas de siéger à l'Afitf qui programme des dépenses et vérifie la bonne exécution des budgets. À défaut de retrait des amendements n°495 rectifié *bis* et 866 rectifié *ter*, avis défavorable.

L'amendement n°246 rectifié ter n'est pas adopté.

M. Ronan Dantec. – Il faut impliquer les associations en amont, dit la ministre. Alors peut-être doivent-elles être invitées au COI ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Dans ce cas, il conviendrait aussi d'inclure les autres parties prenantes qui pourraient être légitimement intéressées. Cela reviendrait à modifier le rôle du Conseil national de la transition écologique.

M. Charles Revet. – Chacun ses responsabilités !

L'amendement n°495 rectifié bis est retiré.

Mme Angèle Prévaille. – Les associations de protection de l'environnement ont des choses très importantes à dire. Il faut les associer bien plus étroitement.

L'amendement n°866 rectifié ter est retiré.

ARTICLE PREMIER B

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Je suis gêné d'avoir à voter un article qui est déjà en décalage avec la réalité. En effet, cet article premier B prévoit un budget de 2,6 milliards d'euros pour l'Afitf, qui a elle-même voté un budget de 2,4 milliards d'euros il y a quelques semaines. En toute rigueur, le Gouvernement aurait dû déposer un amendement pour rétablir la cohérence.

Il est inquiétant de constater que le COI demandait 2,7 milliards, le projet de loi 2,6 milliards et que le budget effectif s'élève à 2,4 milliards.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. – Ces derniers mois, des événements imprévus nous ont amenés à revoir la trajectoire carbone et à annuler la hausse prévue en 2019. En outre, l'Afitf tire une partie de ses recettes du produit des amendes radars dont nous anticipons une baisse à la suite des dégradations.

Nous avons néanmoins voulu adopter rapidement un premier budget, certes inférieur de 200 millions à la prévision, mais il s'agit de crédits de paiement. Évidemment, au fur et à mesure qu'avanceront les réflexions sur la fiscalité écologique et les ressources affectées à l'Afitf, nous pourrions y revenir en cours d'année.

L'article premier B est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°129, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 231 *ter* du code général des impôts, il est inséré un article 231 ... ainsi rédigé :

« Art. 231... I. – Une taxe additionnelle à la taxe sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement annexées à ces catégories de locaux est perçue, dans les limites territoriales de Paris et des Hauts-de-Seine.

« II. – Sont soumises à la taxe les personnes privées ou publiques qui sont propriétaires de locaux imposables ou titulaires d'un droit réel portant sur de tels locaux.

« La taxe est acquittée par le propriétaire, l'usufruitier, le preneur à bail à construction, l'emphytéote ou le titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public constitutive d'un droit réel qui dispose, au 1^{er} janvier de l'année d'imposition, d'un local taxable.

« III. – La taxe est due pour les locaux à usage de bureaux, qui s'entendent, d'une part, des bureaux proprement dits et de leurs dépendances immédiates et indispensables destinés à l'exercice d'une activité, de quelque nature que ce soit, par des personnes physiques ou morales privées, ou utilisés par l'État, les collectivités territoriales, les établissements ou organismes publics et les organismes professionnels, et, d'autre part, des locaux professionnels destinés à l'exercice d'activités libérales ou utilisés par des associations ou organismes privés poursuivant ou non un but lucratif.

« IV. – Pour le calcul des surfaces, il est tenu compte de tous les locaux de même nature, hors parties communes, qu'une personne privée ou publique possède à une même adresse ou, en cas de pluralité d'adresses, dans un même groupement topographique.

« V. – Sont exonérés de la taxe les locaux à usage de bureaux situés dans une commune bénéficiant de la dotation de solidarité urbaine et du Fonds de solidarité des communes de la région d'Île-de-France, et ceux situés dans une zone franche urbaine-territoire entrepreneur, telle que définie au B du 3 de l'article 42 de la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

« VI. – Le montant de la taxe est de 20 euros par mètre carré pour l'année 2020. Ce tarif est actualisé au 1^{er} janvier de chaque année en fonction du dernier indice du coût de la construction publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques. Les valeurs sont arrondies, s'il y a lieu, au centime d'euro supérieur.

« VII. – Les redevables sont tenus de déposer une déclaration accompagnée du paiement de la taxe, avant le 1^{er} mars de chaque année, auprès du comptable public compétent du lieu de situation des locaux imposables.

« VIII. – Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties et les sanctions relatifs à la taxe sont régis par les règles applicables en matière de taxe sur les salaires jusqu'au 31 décembre 2003.

« Le privilège prévu au 1^o du 2 de l'article 1920 du présent code peut être exercé pour le recouvrement de la taxe.

« IX. – La taxe n'est pas déductible de l'assiette de l'impôt sur le revenu ou de l'impôt sur les sociétés. »

Mme Laurence Cohen. – Nous proposons, pour financer l'Afitf, une taxe additionnelle à la taxe sur les bureaux à Paris et dans les Hauts-de-Seine, territoires qui concentrent 55 % de l'offre en Ile-de-France. Seraient exonérées les communes éligibles à la DSU et au fonds de solidarité des communes de l'Île-de-France.

Les emplois et les activités n'ont jamais été autant polarisés dans l'Ouest parisien, et l'habitat à l'Est. Cet aménagement déséquilibré du territoire induit de nombreux déplacements, saturant les réseaux.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La taxe sur les bureaux en Ile-de-France vient d'être réévaluée pour financer le Grand Paris Express. Je ne suis pas favorable à l'empilement de taxes ; fléchons plutôt les ressources existantes. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis. Vous rajoutez des taxes aux taxes déjà prévues pour financer les infrastructures de transport en Ile-de-France. À ce rythme, on risque surtout de faire partir les emplois !

Mme Laurence Cohen. – L'argument est léger. Nous voulons un rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest. Une telle taxe ne va pas faire fuir les emplois : il suffit d'aller à La Défense pour s'en convaincre !

Cet amendement propose une solution d'aménagement pour plus d'égalité territoriale.

Mme Éliane Assassi. – Très bien.

L'amendement n°129 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°126, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section XX du chapitre III du titre premier de la première partie du livre premier du code général des impôts est complétée par un article 235 *ter* ... ainsi rédigé :

« Art. 235 *ter* – Il est institué une taxe additionnelle à la taxe prévue à l'article 235 *ter* ZD. Cette taxe additionnelle est assise, recouvrée, exigible et contrôlée dans les mêmes conditions que celles applicables à la taxe prévue au même article 235 *ter* ZD. Son taux est fixé à 0,1 %. »

Mme Michelle Gréaume. – Cet amendement crée une taxe additionnelle à la taxe sur les transactions financières, affectée à l'Afif. Si le budget de l'Agence affiché dans le rapport annexé augmente, le niveau réel des investissements sera inférieur de 200 millions d'euros...

Apporter des solutions aux territoires, répondre à l'urgence climatique, renforcer les transports du quotidien, développer de nouvelles offres de transport - autant d'objectifs à financer. Cette nouvelle taxe permettrait par exemple d'investir dans les lignes Intercités de nuit.

La contribution des entreprises est justifiée car l'amélioration des transports facilitera les déplacements des travailleurs et favorisera l'activité économique.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je ne vous oppose pas d'arguments mais une position de principe : je ne suis pas favorable à la création de nouvelles taxes.

Mme Éliane Assassi. – Vous êtes cohérent !

Mme Elisabeth Borne, ministre. – La relation entre la taxe additionnelle et l'affectataire souhaité par les auteurs n'est pas évidente. Quoi qu'il en soit, une telle proposition suppose une analyse globale de la fiscalité à l'aune des retours du grand débat national et des débats en loi de finances. Avis défavorable.

L'amendement n°126 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°127, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le deuxième alinéa de l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts est ainsi rédigé :

« Le tarif de la taxe est fixé à 8,19 € par 1 000 kilomètres parcourus pour les véhicules routiers à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes et à 7,32 € par 1 000 kilomètres parcourus pour les autres catégories de véhicules. »

II. – Le présent article entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – L'Afif est abondée, entre autres, par les concessionnaires d'autoroutes *via* la taxe d'aménagement du territoire, qui représente 350 millions d'euros. Toute augmentation de cette taxe, vu la nature même de la concession, serait immédiatement répercutée sur les usagers.

Aussi cet amendement cible-t-il les poids lourds, pour mieux prendre en compte leurs externalités négatives et favoriser le rail. Les 250 millions d'euros supplémentaires pour l'Afif pourraient être fléchés vers le fret ferroviaire, tout en mettant à contribution les transporteurs étrangers.

M. le président. – Sous-amendement n°1033 à l'amendement n°127 de Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, présenté par M. Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Amendement 127, alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Pour les véhicules routiers à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes comme pour les autres catégories de véhicules, le tarif de la taxe est fixé par un décret en Conseil d'État, selon une logique progressive par tranche de 1 000 kilomètres parcourus. »

M. Claude Bérít-Débat. – Nous avons initialement déposé un amendement instaurant une redevance d'utilisation pour les poids lourds sur le réseau routier non concédé, dans le cadre la directive Eurovignette, à l'image de l'Allemagne, de l'Autriche ou de la Belgique. Progressive, elle aurait rétabli une certaine équité entre transporteurs français et étrangers en supprimant la taxe à l'essieu et en permettant à nos entreprises de dégrever une plus grande part de TICPE.

Notre commission des finances a toutefois estimé qu'en augmentant la capacité de dépense d'un opérateur, cet amendement aggravait une charge publique au sens de l'article 40. Je vous laisse juge...

C'est pourquoi nous avons déposé ce sous-amendement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Toute taxe supplémentaire sur les sociétés autoroutières est répercutée *in fine* sur le consommateur. Les concessionnaires contribuent déjà au financement de l'Afif pour plus de 50 %. Avis défavorable à l'amendement n°127.

Le sous-amendement pourrait être censuré par le Conseil constitutionnel pour incompétence négative : le législateur ne peut renvoyer au décret le soin de fixer l'assiette, le taux ou les modalités des taxes qu'il crée. Avis défavorable.

Mme Elisabeth Borne, ministre. – Nous sommes au plancher de la taxe à l'essieu en France. Les poids

lourds sur autoroute couvrent leurs coûts externes *via* la redevance domaniale et la taxe d'aménagement du territoire.

Contrairement à la Belgique ou à l'Allemagne, nous avons un réseau autoroutier concédé, où les péages sont chers, et un réseau gratuit, celui des routes nationales, d'où un report du trafic. Voyez la RN10 ! Alourdir encore les péages aggraverait ce report. Avis défavorable.

M. Jean-Michel Houllégatte. – On ne peut pas dire « Circulez, il n'y a rien à voir » ! Nous sommes aux limites d'un système. Nous devons envoyer un signal fort aux chargeurs pour inciter au report modal, sans pénaliser les circuits courts. Chaque jour, mille camions traversent le Pas-de-Calais et rejoignent l'Espagne ! Les autoroutes de la mer n'ont pas trouvé leur viabilité économique. Il faut envoyer un signal fort pour lutter contre le trafic de transit dont les externalités sont très négatives.

M. Ronan Dantec. – Le problème est sur la table. On ne peut achever l'examen de ce projet de loi d'orientation des mobilités sans avoir proposé de solution. C'est à l'État de le faire, vu que nous nous heurtons à l'article 40. Ces files de poids lourds étrangers sur nos routes ne sont pas tolérables. Parmi les pistes, une vignette, ou le remboursement de la TICPE pour ceux qui font le plein en France.

Malheureusement, les transporteurs français, encore à leur victoire contre l'écotaxe, refusent toute nouvelle taxe - même le remboursement de la TICPE, car ils font le plein à l'étranger. Et les grands transporteurs français sont aussi propriétaires de sociétés étrangères ! Il faut que le Gouvernement propose une solution à l'Assemblée nationale, d'autant qu'il manque 500 millions d'euros pour boucler le budget de l'Afitf.

M. Olivier Jacquin. – Je comprends la position de principe du rapporteur : pas de nouvelle taxe. Mais de ce fait, il nie le principe pollueur-payeur que même Jean Pisani-Ferry qualifie de vertueux. Les coûts des poids lourds français sont couverts lorsqu'ils font le plein en France, mais la distorsion de concurrence avec ceux qui ne font que traverser le pays est insoutenable. Parlez-en avec les transporteurs lorrains qui subissent les flux étrangers !

La redevance proposée est progressive et proportionnelle aux kilomètres parcourus, afin de ne pas peser sur les transporteurs locaux. Nous proposons la suppression de la taxe à l'essieu et éventuellement une exonération de TICPE pour les transporteurs français. Le temps d'acquiescer des boîtiers kilométriques, indispensables au calcul de la taxe, on peut adopter temporairement la vignette.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Je partage l'analyse de M. Dantec. Comment faire contribuer les transporteurs étrangers qui transitent par la France, et valoriser le report vers le rail ? À force de ne proposer aucune solution technique, on perd toute crédibilité ! Si

l'on ne vote pas ces amendements, il n'y aura pas de base dans le texte pour que l'Assemblée nationale puisse avancer, avec le Gouvernement, dans cette direction.

M. Michel Dagbert. – Madame la ministre, vous portez une loi ambitieuse. Certains points sont positifs. Toutefois, il est dommage que sur ce point précis, nous ne soyons pas au rendez-vous des attentes de nos concitoyens. Cet amendement répond à leur volonté de voir enfin taxés les poids lourds qui utilisent les infrastructures sans contribuer à un juste niveau à leur entretien et leur régénération. Il faut le soutenir, pour que l'Assemblée nationale puisse se saisir du sujet.

M. Claude Bérit-Débat. – Le dispositif que nous vous proposons a fait ses preuves dans d'autres pays européens, en entraînant une baisse importante de l'empreinte carbone ; il stimulera la compétitivité des transporteurs français. Mme la ministre l'a évoqué, des cohortes de camions étrangers traversent la France, en faisant le plein en Espagne ou au Luxembourg et sans payer la moindre taxe ou redevance. C'est intolérable. Je vous invite à faire preuve d'un peu d'audace et à voter ce sous-amendement et cet amendement qui marquent un progrès en matière de transition écologique et de développement durable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il s'agit d'augmenter la taxe d'aménagement du territoire qui n'est perçue que sur les autoroutes. (*M. Olivier Jacquin proteste ; M. Roger Karoutchi s'amuse.*) On augmente donc la fiscalité sur les usagers des autoroutes...

Le sous-amendement n°1033 n'est pas adopté.

L'amendement n°127 n'est pas adopté.

(Mme Cécile Cukierman s'en désole.)

M. le président. – Petite information, qui ne constitue en rien une pression : nous avons voté 30 amendements en quatre heures ; il en reste 750... À vous de jouer ! (*Murmures sur divers bancs*)

Amendement n°125, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le a de l'article 265 *septies* du code des douanes est abrogé ;

II. – Le I entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020.

M. Guillaume Gontard. – Je vais aller vite, dans la recherche de financements et de solutions ! Cet amendement supprime le remboursement partiel de la TICPE sur le diesel en faveur des poids lourds de 7,5 tonnes et plus, afin d'apporter de nouveaux financements à l'Afitf.

Il est fort dommage que le Gouvernement ait renoncé à faire contribuer le transport routier, avec l'abandon de l'écotaxe. Le faible coût du transport routier, aux externalités négatives fortes pour l'environnement, facilite la dissociation entre les sites de production et de consommation et le dumping social. Cet amendement facilitera les circuits courts.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Après l'abandon de l'écotaxe, la TICPE a augmenté de 4 centimes pour les poids lourds, et 2 centimes pour les véhicules légers. Cela a représenté une charge de 90 millions d'euros pour les camions, de 100 millions d'euros si on ajoute le transport de voyageurs.

Supprimer un remboursement partiel aboutit à créer une nouvelle taxe. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Votre amendement est un formidable cadeau pour les transporteurs étrangers dont les trajets représentent 39 % des kilomètres parcourus, mais qui ne s'acquittent que de 8 % de la TICPE.

L'amendement n°125 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°130, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le chapitre I^{er} du titre X du code des douanes, il est inséré un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Redevance additionnelle sur les coûts externes pour le transport de marchandises

« Art. – Il est créé une redevance additionnelle sur les coûts externes prenant en compte la pollution de l'air et le bruit.

« Cette redevance additionnelle est perçue sur le réseau routier sur lequel s'applique la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises définies à l'article 270 et sur le réseau routier soumis à un péage de concession.

« Le montant de la redevance additionnelle sur les coûts externes est calculé conformément aux dispositions de l'annexe 3 bis de la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la redevance des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

« Le taux de cette redevance additionnelle est déterminé chaque année par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget.

« Art. – I. – Le réseau routier mentionné à l'article 269 est constitué par :

« 1° Les autoroutes et routes situées sur le territoire métropolitain, et appartenant au domaine public routier

national défini à l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, à l'exception des sections d'autoroutes et routes soumises à péages ;

« 2° Les routes appartenant à des collectivités territoriales, lorsque ces routes supportent ou sont susceptibles de supporter un report significatif de trafic en provenance des routes mentionnées au 1° du présent I.

« II. – Un décret fixe la liste des routes et autoroutes mentionnées au 1° du I.

« III. – Un décret fixe la liste des routes mentionnées au 2° du I, après avis des assemblées délibérantes des collectivités territoriales qui en sont propriétaires.

« Cette liste est révisée selon la même procédure, sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxable.

« Art. – Les véhicules de transport de marchandises mentionnés à l'article 269 s'entendent des véhicules à moteur dont le poids total autorisé en charge est supérieur à trois tonnes et demie ainsi que des ensembles de véhicules dont le véhicule tracteur a un poids total autorisé en charge supérieur à trois tonnes et demie.

« Art. – Le montant de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière sur le réseau mentionnée à l'article 270 est calculé conformément aux dispositions de la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la redevance des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. »

M. Guillaume Gontard. – Le présent amendement permet d'appliquer en France les dispositions prévues dans la directive européenne Eurovignette 3 du 27 septembre 2011 et d'orienter les recettes liées à cette redevance vers les transports alternatifs aux transports routiers. Dans un premier temps, elle ne pourra s'appliquer que sur le réseau national concédé.

Cette taxe additionnelle n'handicaper pas le pavillon routier français puisqu'elle sera exigible à tous les transporteurs empruntant notre réseau routier. Cette internalisation permettra, en appliquant le principe de pollueur-payeur, de réduire les distorsions de concurrence dont bénéficient aujourd'hui les transports les plus polluants, dont la route. La pollution de l'air à elle seule coûte 101 milliards d'euros et 48 000 décès prématurés par an en France.

De plus, en majorant le coût du transport, elle fournira un signal prix qui modifiera le choix des chargeurs sur le type de transport retenu. Elle contribuera ainsi à une évolution de la part modale.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage votre préoccupation d'une meilleure contribution des poids lourds étrangers en transit sur notre territoire. Le débat est ouvert. Attendons aussi les conclusions du grand débat. Cette nouvelle taxe serait contraire à la

directive Euro-vignette car les poids lourds paient déjà les taxes sur les autoroutes. Retrait ou, à défaut, avis défavorable !

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – « On verra au grand débat » ! C'est cela, votre argument, madame la ministre ? Il n'y a pas une réunion où on ne dit pas qu'il faut taxer le transit des poids lourds, mais il faudrait attendre que le président de la République sorte de son cerveau fécond une solution... (*Rires*) On ne sait pas quand !

On ne dispose pas de solution ? Pourtant, qu'est-ce que nous avons comme génies technocratiques !

N'attendons pas le grand débat. Ce n'est pas un argument valable. Je voterai cet amendement.

L'amendement n°130 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°71 rectifié *quater*, présenté par MM. Grosdidier, Bascher, Cuypers, Détraigne, Canevet, Guerriau, Henno, Houpert, Duplomb et Genest, Mme Lassarade, MM. Lefèvre, Longuet, Louault et Luche, Mmes Loisier et Lopez, MM. Mizzon, Milon, Menonville et Poniatowski, Mme Raimond-Pavero, MM. Revet et Schmitz, Mmes Noël, Thomas, Garriaud-Maylam et Deromedi, MM. Regnard et Daubresse, Mme de Cidrac, M. Decool, Mme Deroche, M. Dufaut, Mme Kauffmann et MM. Laménie, H. Leroy, L. Hervé, Wattebled, Vaspart, Segouin et Gremillet.

Après l'article 1^{er} B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 285 *bis* du code des douanes, il est inséré un article 285 ... ainsi rédigé :

« Art. 285 – Les régions ont la faculté d'instaurer une redevance pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés dans un État étranger qui empruntent le réseau routier. Cette redevance peut être forfaitaire annuelle, ou proportionnelle au kilométrage des véhicules.

« Le réseau routier mentionné au premier alinéa est constitué par les autoroutes, routes nationales ou routes appartenant à des collectivités territoriales pouvant constituer des itinéraires alternatifs à des autoroutes à péage, situées ou non sur le territoire métropolitain.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. Il détermine notamment la liste des routes et autoroutes mentionnées au deuxième alinéa, après avis de leurs assemblées délibérantes pour les routes appartenant à des collectivités territoriales. »

M. Jean-Marie Mizzon. – Cet amendement permet aux régions d'instaurer une redevance pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes immatriculés à l'étranger sur les autoroutes et les itinéraires de délestage. Les situations varient selon les régions. En particulier, l'Alsace est très concernée par la traversée des poids lourds venant d'Allemagne, de Suisse ou de Belgique.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – En ne frappant que les poids lourds étrangers, cette taxe n'est pas conforme au droit européen. Dans le débat qui a suivi la suppression de l'écotaxe, une autre piste est apparue : l'augmentation de la fiscalité du gazole avec pour contrepartie la gratuité de la vignette. Aucune solution miracle n'existe toutefois.

Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement déposera bientôt un projet de loi sur l'Alsace, confrontée au déversement des flux en raison de l'existence d'un itinéraire payant de l'autre côté du Rhin. Retrait ?

M. Laurent Duplomb. – J'ai cosigné cet amendement car les transporteurs étrangers devraient contribuer davantage à l'entretien de nos routes. Mais si les transporteurs français sont aussi mis à contribution, alors je suis favorable à son retrait.

J'attire toutefois votre attention sur les petits poids lourds de 3,5 tonnes polonais qui parcourent sans cesse toutes les routes de France du lundi au dimanche et 24 h sur 24 sans acquitter de taxe.

Les chauffeurs dorment dans leur couchette - dans un tel camion, vous imaginez leur taille et à quoi elles ressemblent. Ils se relaient, ils déchargent dans des conditions inhumaines les 38 tonnes garés en marge des autoroutes... Et on laisse faire ! Alors que les petites entreprises françaises doivent appliquer le code du travail, payer les cotisations sociales, respecter les normes de conduite avec le contrôle des disques... Cet amendement aura au moins eu le mérite de mettre l'accent sur cette concurrence déloyale.

M. Daniel Gremillet. – Ce sujet est connu, et concerne surtout l'Alsace et l'A31.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Et la RN10...

M. Daniel Gremillet. – En effet. Bientôt, nous voterons une loi créant la collectivité européenne d'Alsace. Il ne faudrait pas que la nouvelle collectivité exerce une compétence transport sans recettes. Il faut rétablir l'équilibre dans cette grande région transfrontalière : de l'autre côté de la frontière, il y a une taxe et, par conséquent, l'A31 est engorgée.

M. le président. – Veuillez conclure.

M. Daniel Gremillet. – Il faut trouver une solution à l'échelle de la région Grand Est.

M. Ronan Dantec. – Le Gouvernement cherche l'équilibre entre les enjeux régionaux, la volonté de faciliter le report modal et le souhait de proposer des solutions à l'issue du grand débat.

Madame la ministre, la solution est là, c'est l'écotaxe ! (*Rires à droite*) À tous les coups, cela marche ! (*Mouvements divers*) Les esprits sont aujourd'hui mûrs. Vous disposez d'un narratif... (*Exclamations ; M. Michel Canevet sort un bonnet rouge.*)

Je ne pensais pas que mon collègue Canevet irait jusque-là ! (*Sourires*) Les bretons sont ceux qui ont le plus perdu avec l'abandon de l'écotaxe ! (*M. Michel Canevet le conteste.*) Les portiques sont encore debout. Certes, il semble difficile de contractualiser de nouveau avec les Italiens... On pourrait facilement reconnaître la périphérie de la Bretagne. C'est une vraie solution que je vous propose !

M. André Reichardt. – Je n'ai pas cosigné cet amendement car dans quelques jours nous examinerons le projet de loi portant des compétences nouvelles à la collectivité européenne d'Alsace qui prévoit le transfert des autoroutes et routes non concédées.

L'enjeu est la régulation du transit poids lourds dans le sillon rhénan et le texte habilite d'ailleurs le Gouvernement à légiférer par ordonnance sur ce sujet.

Les Alsaciens n'ont pas envie d'assurer l'entretien de leurs axes routiers et autoroutiers sans recettes nouvelles. Ne les oubliez pas ! Rassurez-nous !

M. Olivier Jacquin. – Comme l'a dit la ministre, avec qui j'apprécie le débat parlementaire, parce qu'elle connaît particulièrement bien ses dossiers et parce que le Gouvernement cherche des solutions, depuis les Assises de la mobilité, on réfléchit à rétablir le principe vertueux du pollueur-payeur. Ne vous abritez pas derrière le grand débat ! Vous ne voulez pas avoir les routiers sur les ronds-points, je le comprends.

Sinon, je ne voterai pas cet amendement. S'agit-il pour ses auteurs de flatter les populismes en affirmant dans la presse régionale que l'on veut taxer les sales poids-lourds étrangers ? Je n'irai pas dans ce sens. (*MM. Michel Canevet, Jean-Marie Mizzon et Laurent Duplomb protestent.*)

Concernant les véhicules utilitaires légers dont parle M. Duplomb, Mme la ministre a chargé le député Damien Pichereau d'un rapport très intéressant présentant des solutions pour mettre fin aux distorsions de concurrence dans le fret routier : en effet, le chauffeur d'un véhicule utilitaire léger n'est pas soumis au droit du travail français, ni aux temps de repos minimaux, et il peut rouler le dimanche.

M. Jean-Marie Mizzon. – Je veux m'inscrire en faux contre les insinuations de M. Jacquin. Non, notre amendement n'est pas du populisme. Mais le droit européen prescrit de s'en tenir à ce qui écrit et non de faire ce qui est juste et intelligent, donc je retire mon amendement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UC*)

L'amendement n°71 rectifié quater est retiré.

M. le président. – Pour votre information, nous sommes tombés de sept amendements à l'heure à trois à l'heure...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le projet de loi sur l'Alsace décentralise l'A35 et le réseau routier. Je vous rassure, comme dans toutes les

décentralisations, l'Alsace bénéficiera des dotations qui vont avec, calculées sur la moyenne des dernières années en terme d'exploitation et d'investissement ; elle bénéficiera aussi des engagements que l'État avait pris sur ce réseau routier. Pour l'A31, il faut prendre le temps de la réflexion, pour éviter tout report pénalisant pour le sillon lorrain.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Je regrette que la ministre n'ait pas été plus précise sur les intentions du Gouvernement. M. Olivier Jacquin opine du chef : c'est assez rare lorsque je m'exprime pour le noter... (*Sourires*)

Je n'imagine pas que le Gouvernement attende le grand débat pour savoir comment trouver les 500 millions nécessaires pour l'Afitf ! Mme la ministre a bien des idées... Pourriez-vous nous les dévoiler dès maintenant ? Votre silence, madame la ministre, est éloquent...

ARTICLE PREMIER C

Mme Laurence Cohen. – Le COI a pris le relais de la commission Mobilité 21. Il faut en effet disposer de structures de pilotage de la programmation de la loi d'orientation des mobilités. Le budget de l'Afitf est décevant : 500 millions d'euros seulement pour le rail, contre 800 millions pour la route. C'est trop peu pour développer le report modal. Nous regrettons que la gouvernance du COI n'ait pas été plus explicite. Il devrait être largement ouvert aux associations et aux organisations syndicales dont l'expertise est précieuse.

M. le président. – Amendement n°578 rectifié, présenté par M. Dagbert et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

ainsi qu'au moins trois représentants des régions

M. Michel Dagbert. – On a beaucoup parlé du COI cet après-midi. Plusieurs amendements visaient à élargir son conseil d'administration aux associations. Le texte accroît le rôle des régions. La ministre a indiqué que les CPER pourraient être le lieu d'un dialogue entre l'Afitf, l'État, le Gouvernement et les régions. Il serait normal qu'elles soient représentées au COI.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission a retenu une rédaction fidèle à la loi d'août 2018 sur la présence de parlementaires, inspirée par la réflexion menée par MM. Richard et Karoutchi. Il faudra qu'y participent des représentants des collectivités, au moins trois, comme aujourd'hui. Un décret précisera la composition du COI. Le Gouvernement s'est engagé à ce que les collectivités soient représentées. Retrait.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°578 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°671 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

I. – Après l’alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Le conseil d’orientation des infrastructures établit différents plans pluriannuels de financement des infrastructures. Il établit également, pour chaque type d’infrastructures, un montant minimum de dépenses, déterminé par des indicateurs qualitatifs déterminés par décret.

II. – Alinéa 5

Avant le mot :

missions

insérer le mot :

autres

III. – Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Ce rapport est suivi d’un débat dans chacune des chambres parlementaires.

M. M. Olivier Jacquin. – Cet amendement vise à protéger notre patrimoine public. Nos infrastructures sont parfois très dégradées. Ainsi, dans l’Est, le réseau capillaire des petits canaux est dans un état inquiétant, comme le sont certaines écluses sur la Seine.

Cet amendement conforte donc la place et le rôle du COI nouvellement créé et garantit un niveau minimal de dépenses pour assurer l’entretien de nos infrastructures ou la qualité du service.

M. le président. – Amendement n°313 rectifié *bis*, présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, J. Bigot et Jomier, Mme G. Jourda, M. Lozach, Mme Taillé-Polian, MM. Jeansannetas et Duran, Mme Artigas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais et M. Jourda, M. Antiste et Mme Jasmin.

Alinéa 6

Après le mot :

rapport

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

, suivi d’un débat, qui inventorie les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires afin de s’assurer d’un traitement adapté des spécificités territoriales en termes d’investissement dans les grandes infrastructures routières et ferroviaires.

M. Joël Bigot. – Cet amendement institue un suivi des investissements réalisés chaque année par l’Agence de financement des infrastructures de France avec localisation des équipements financés, afin de permettre au législateur d’apporter sa contribution aux

orientations de la politique d’investissement de l’État dans les grandes infrastructures de transport.

M. le président. – Amendement identique n°472 rectifié, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux et Gold, Mme Jouve, MM. A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Mme Françoise Laborde. – Amendement identique. Il complète celui de M. Jacquin en précisant de quelle nature est le débat qu’il institue dans les deux chambres du Parlement.

M. le président. – Amendement n°752 rectifié, présenté par MM. J.M. Boyer et Duplomb, Mme Estrosi Sassone, MM. Pointereau, D. Laurent, Priou et Bascher, Mmes Berthet, Billon et Bonfanti-Dossat, MM. Bonne, Brisson et Charon, Mme Vullien, MM. Vaspert, Rapin, Malhuret, B. Fournier et Poniatowski, Mme Chauvin, MM. Chasseing, Darnaud, Détraigne, Decool et Genest, Mmes Goy-Chavent et Deromedi, MM. Fouché, Gremillet et Guerriau, Mme Lamure, M. Henno, Mme Imbert, MM. Laménie, Le Gleut, Le Nay, A. Marc et Sido et Mme Noël.

Alinéa 6

1° Après le mot :

rapport

insérer les mots :

suivi d’un débat,

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il inventorie aussi les investissements réalisés et les territoires bénéficiaires en termes d’investissement des infrastructures routières et ferroviaires.

M. Laurent Duplomb. – Chaque année, l’État doit signaler les projets financés, suivre leur déroulement et s’assurer que leur répartition est équilibrée sur tout le territoire.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La première des missions du COI est de contrôler le suivi des projets. La commission a prévu une évaluation annuelle et une clause de revoyure financière quinquennale.

Avis défavorable à l’amendement n°671 rectifié et aux amendements identiques n°313 rectifié *bis* et 472 rectifié. Avis favorable à l’amendement n°752.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je salue l’inscription dans la loi du COI par la commission de l’aménagement du territoire et du développement durable. Retrait de l’amendement n°671 rectifié : le COI a déjà réfléchi à des problématiques de régénération des infrastructures.

Des audits sur le réseau routier et sur le réseau ferroviaire ont déjà été réalisés. Le rapporteur est favorable à l’amendement n°752 rectifié ; j’attire l’attention sur le fait qu’il serait curieux de parler

d'infrastructures routières et ferroviaires et non du fluvial et du portuaire. Retrait.

M. le président. – Si l'amendement n°671 rectifié est voté, les autres tomberont...

L'amendement n°671 rectifié n'est pas adopté.

Mme Françoise Laborde. – Je retire l'amendement n°472 rectifié, au vu des arguments de Mme la ministre. J'espère que nos préoccupations seront prises en compte dans le décret.

L'amendement n°472 rectifié est retiré.

M. Olivier Jacquin. – J'avais demandé la parole sur l'amendement précédent pour une explication de vote...

M. le président. – Vous avez la parole !

M. Olivier Jacquin. – Vous avez précisé que s'il était adopté, les autres tombaient...

M. le président. – Comme je le fais toujours en pareil cas... Allez-y !

M. Olivier Jacquin. – Je suis favorable à une règle d'or, un seuil minimum de dépenses pour garantir l'entretien des infrastructures. M. Duron y est favorable.

M. Joël Bigot. – Je retire l'amendement n°313 rectifié *bis*. N'oublions pas toutefois les infrastructures cyclables...

L'amendement n°313 rectifié bis est retiré.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Sensible aux arguments de Mme la ministre, je propose une rectification de l'amendement n°752 rectifié, pour inclure les mots « fluvial » et « portuaire ».

M. Laurent Duplomb. – Je suis d'accord.

Plusieurs voix sur les bancs du groupe SOCR. – Et « cyclable » ! (*M. le rapporteur acquiesce.*)

M. Laurent Duplomb. – Oui, mais n'oublions pas non plus les pistes équinées ! (*Rires à droite*)

M. le président. – J'imagine que ce n'est pas une proposition sérieuse ? Je sou mets donc au vote l'amendement n°752 rectifié *bis*, complété *in fine* par les termes « infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et cyclables ».

L'amendement n°752 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Belle unanimité ! Je suspends pour la réunion de la Conférence des présidents.

La séance est suspendue à 19 h 25.

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-MARC GABOUTY,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 21 h 30.

Conférence des présidents

M. le président. – Les conclusions de la Conférence des présidents réunie ce soir ont été publiées. Elles seront considérées comme adoptées en l'absence d'observations d'ici la fin de la séance de ce soir.

Par ailleurs, elle a décidé d'ouvrir la séance à 11 h 30 demain. Je vous propose donc de prolonger la séance de ce soir jusqu'à 1 h 30.

Orientation des mobilités (Procédure accélérée – Suite)

M. le président. – Nous reprenons la suite de l'examen du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités en procédure accélérée.

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLE PREMIER C (*Suite*)

M. le président. – Amendement n°579 rectifié *bis*, présenté par M. Dagbert et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 7

Remplacer les mots :

révision

par les mots :

première révision au plus tard le 30 juin 2022, puis

M. Michel Dagbert. – Le suivi de la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports doit être suffisamment régulier et fréquent pour disposer d'une réelle programmation des investissements et, le cas échéant, d'anticiper d'éventuels ajustements nécessaires.

Le Gouvernement présente chaque année un rapport sur la programmation des financements de l'État, mais ce suivi doit pouvoir être révisé pour établir les ajustements.

L'article prévoit leur révision tous les cinq ans. Nous suggérons plutôt tous les deux ans, et une première révision au plus tard le 30 juin 2022.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je comprends une révision après les échéances électorales mais la date du 30 juin 2022 ne me semble pas appropriée à cet égard... Avis défavorable.

M. Michel Dagbert. – La motivation n'est pas seulement les échéances électorales, il faut aussi que les exécutifs régionaux et départementaux sachent de

quoi il retourne. Qui plus est, les débats et négociations en cours auront probablement un impact sur certains chantiers que nous programmons aujourd'hui.

L'amendement n°579 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°899, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Chaque programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports donne la priorité aux investissements dans les axes ayant déjà bénéficié d'une contractualisation par l'État ou bénéficiant d'une contractualisation en cours, dans le cadre des documents d'orientation mentionnés dans la loi n°82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification.

M. Yves Bouloux. – Cet amendement garantit une cohérence à moyen et long termes de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports.

Les infrastructures de notre pays doivent faire l'objet d'une vision claire et d'une continuité dans les projets engagés. Chaque projet engagé, par exemple l'aménagement d'un tronçon d'un axe du réseau routier national, s'inscrit dans une vision d'aménagement de plus long terme.

Cet amendement contribue à rendre effectif l'exigence constitutionnelle rappelée à plusieurs reprises par le Conseil constitutionnel, du bon usage des deniers publics.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il faut de la souplesse dans la programmation pour qu'elle soit efficace. Ne figeons pas dans la loi son contenu. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis défavorable.

L'amendement n°899 est retiré.

L'article premier C, modifié, est adopté.

ARTICLE PREMIER D

M. le président. – Amendement n°271 rectifié *ter*, présenté par Mmes Berthet et Deromedi, M. del Picchia, Mmes Di Folco et Garriaud-Maylam, MM. Gremillet et Husson, Mme Lherbier, MM. H. Leroy et Le Gleut, Mmes Morhet-Richaud et Raimond-Pavero, MM. Charon, Forissier et Laménie, Mme Noël et M. Rapin.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le même article L. 1213-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Elle doit favoriser les infrastructures décarbonées notamment celles mentionnées à l'article L. 2000-1. »

Mme Martine Berthet. – Cet amendement incite les régions à favoriser des modes de transport non carbonés et durables de type « guidés », à savoir le transport par câbles intra urbain ou de vallée, mais aussi le développement des liaisons tram/train interurbaines.

Le transport par câbles peut être développé et favorisé dans les déplacements intra urbains en complément des métros et bus, permettant ainsi de désengorger ces transports, et de réduire donc fortement la pollution dans les grandes villes.

En montagne, ce type de transport rendrait plus attractifs et efficaces les espaces de vallée. Le développement du transport par câbles et des ascenseurs de vallée est indispensable pour l'économie touristique de nos territoires, il désengorge l'accès aux stations lors des migrations hivernales tout en facilitant et en décarbonant le transport des habitants au quotidien.

Développer la mobilité par liaison tram/train désenclave des territoires *via* des transports décarbonés et répond à un double enjeu d'attractivité des territoires et de réduction de pollution.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'article 1213-1 du code des transports pose le principe de la complémentarité des modes de transport. Il n'a pas vocation à énumérer tous les modes de transport. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

*L'amendement n°271 rectifié *ter* n'est pas adopté.*

L'article premier D est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°132 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1^{er} D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 1511-1, il est inséré un article L. 1511-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1511-1-.... – La réalisation d'un projet de construction, d'extension ou de modification substantielle d'infrastructure de transport est subordonnée à l'impossibilité de pourvoir, par l'optimisation de l'usage de l'ensemble des infrastructures existantes ou par leur aménagement, aux besoins des populations en matière de mobilité. » ;

2° L'article L. 1511-2 est ainsi modifié :

a) Au début, après le mot : « Les », sont insérés les mots : « projets et » ;

b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'évolution prévisible des flux en matière de mobilité des personnes

et des marchandises sont pris en compte dans cette évaluation. »

M. Guillaume Gontard. – Cet amendement privilégie l'optimisation des usages des infrastructures existantes ou leur aménagement plutôt que la construction de nouvelles infrastructures de transport - ceci pour respecter l'équilibre nécessaire entre les besoins en déplacement des personnes et des marchandises, et la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Il coïncide avec l'objectif de sobriété énoncé dans l'exposé des motifs. Un tel objectif devrait nous faire abandonner le CDG Express qui pourrait être remplacé avantageusement par la ligne 17 du Grand Paris Express et par l'amélioration du RER B - avec l'avantage d'éviter de l'étalement urbain et de la consommation de foncier agricole.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Oui, privilégions l'entretien sur la construction de nouvelles infrastructures. Mais cet amendement va trop loin et serait trop compliqué à mettre en œuvre à chaque nouveau projet : comment mesurer qu'un besoin n'est objectivement pas couvert de manière satisfaisante par les infrastructures existantes ? Ensuite, quelle est la différence juridique exacte entre un projet et un « grand » projet ? Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage la philosophie consistant à valoriser l'existant avant de construire, déjà présente dans le projet de loi. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°132 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°323 rectifié *ter*, présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, Jomier et Lozach, Mme Taillé-Polian, MM. Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais, G. Jourda et Jasmin et M. J. Bigot.

Après l'article 1^{er} D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la section I du chapitre I^{er} du titre II du livre II du code des transports, il est inséré un article additionnel ainsi rédigé :

« Art. L. – La politique de l'État et celle des collectivités territoriales en matière de transports publics de personnes vise à proposer, à travers les cahiers des charges qu'ils fixent avec les opérateurs, une offre de mobilités en adéquation avec les besoins des populations et des territoires. Ces politiques accordent la priorité à l'optimisation des infrastructures existantes, notamment ferroviaires, en vue de maintenir et de développer leurs points d'accès et la cadence de leurs moyens de transport pour les usagers. »

M. Patrice Joly. – Cet amendement introduit dans le code des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le

domaine ferroviaire afin d'éviter, par exemple, la dégradation des trains d'équilibre du territoire ou des trains d'aménagement du territoire ou encore la fermeture de gares de TGV. À titre d'exemple, sur la ligne Lyria, une modification du cadencement des TGV est envisagée qui pourrait infléchir la fréquentation de certaines gares dont la desserte serait menacée à terme.

En affirmant cette obligation, l'amendement permet d'envisager la création d'autres trains de nuit sur de nouvelles liaisons pour desservir, par exemple, les Pyrénées.

M. le président. – Amendement identique n°464 rectifié *bis*, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano et Gold, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Mme Françoise Laborde. – Après le tour de France que nous avons fait hier et aujourd'hui, il est bon que nous nous intéressions à la satisfaction des besoins spécifiques de certains territoires, comme nos chères Pyrénées que borde la Haute-Garonne...

M. le président. – Amendement identique n°645 rectifié *ter*, présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Berthet, Noël et Vullien, MM. Luche et Panunzi, Mmes Vermeillet et Micouleau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, M. Moga, Mmes Puissat et Deromedi, MM. Charon et Sido, Mme Joissains et MM. Chaize, Genest, B. Fournier, Duplomb, J.M. Boyer, Rapin, Gremillet et Savin.

M. Cyril Pellevat. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'optimisation des infrastructures existantes fait déjà partie de la loi. Pourquoi ne viser que le ferroviaire ? Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

*Les amendements identiques n°s 323 rectifié *ter*, 464 rectifié *bis* et 645 rectifié *ter* sont adoptés et deviennent un article additionnel.*

M. le président. – Amendement n°690 rectifié *bis*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 1^{er} D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre III du titre premier de la première partie du livre premier du code général des impôts est complété par une section ainsi rédigée :

« Section ... »

« Contribution des chargeurs à la transition énergétique »

« Art. – Les entreprises qui font appel à un service de livraison afin d'expédier la marchandise qui leur a été commandée sont soumises, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État, à une taxe sur la

livraison de biens à destination de toute personne physique ou morale.

« La taxe est acquittée par l'entreprise qui fait appel au service de livraison. Elle est assise sur la volumétrie carbone du transport, selon les modalités fixées par le décret n°2017-639 du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport. »

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement d'appel propose de nouvelles sources de financement. Pour une fiscalité verte plus juste, nous voulons appliquer le principe pollueur-payeur tout en protégeant les transporteurs, maillon faible de la chaîne logistique. C'est pourquoi nous visons les donneurs d'ordre, avec un signal prix vertueux.

Depuis 2011, les transporteurs doivent informer les donneurs d'ordre de leurs émissions de gaz à effet de serre. Nous pourrions, avec cette information collectée, appliquer une redevance en fonction du volume de carbone émis.

Cette proposition a été débattue avec le syndicat de camionneurs OTRE et l'Ademe.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Votre préoccupation est légitime, mais vous introduisez là un cas d'incompétence négative, car le Parlement doit définir précisément la redevance, avec une assiette et un taux. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La philosophie de cet amendement est intéressante. Il faudrait prendre en compte le carbone, dans le contexte de développement du e-commerce - il faudra en débattre dans la recherche de nouveaux financements. Retrait ou avis défavorable.

M. Michel Dagbert. – Dans le contexte actuel, il est quasi impossible de prévoir une nouvelle taxe. Cette redevance sur les chargeurs serait une solution. La loi EGAlim interdit de vendre à perte ; il faudrait, pareillement, éviter que le transport ne soit jamais facturé au client final, car une telle organisation a des conséquences néfastes sur l'environnement.

Certes, cet amendement mérite d'être retravaillé, et nous pourrions en débattre en loi de finances.

M. Olivier Jacquin. – C'est un amendement d'appel complémentaire d'un autre dispositif. Un grand constructeur automobile français, situé sur la Seine, a mis il y a dix ans ses voitures sur des camions plutôt que des barges, parce que la route lui coûtait un peu moins. Si le bilan carbone du transport était pris en compte, il changerait de stratégie, en privilégiant le fluvial. Même chose pour l'arbitrage entre poids lourds de 40 tonnes et véhicules utilitaires légers, dont les conditions de circulation sont moins contraintes, par exemple le dimanche - mais qui sont vingt fois plus polluants. Sachant qu'un 40 tonnes émet une tonne de carbone pour 1 000 km, la redevance proposée rapporterait 22,3 euros ; pour le même tonnage

transporté par des véhicules légers, la redevance serait de 446 euros : ce serait incitatif.

Cependant, je retire cet amendement d'appel.

L'amendement n°690 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°131, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1^{er} D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant le 1^{er} septembre 2019, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences, notamment en termes de coûts pour la collectivité et les usagers, de la mise en œuvre des contrats de partenariat public-privé dans le domaine ferroviaire.

Mme Céline Brulin. – Les partenariats public-privé (PPP) sont plus coûteux et moins performants et ils conduisent à ce que la puissance publique renonce à la maîtrise d'ouvrage, avec une perte de savoir-faire. Cela devient un cercle vicieux, avec un dessaisissement toujours plus important, des coûts plus élevés et des conséquences pour les générations futures - le président de l'Afitf nous a rappelé le coût pour la collectivité d'Ecomouv... Ayons un bilan sur ces PPP. Le rapport Spinetta n'en parlait pas. Qu'en est-il pour la ligne Tours-Bordeaux, avec un investissement de 7,6 milliards d'euros, que le partenaire de Vinci n'a financé que pour le tiers alors qu'il percevra toutes les recettes pendant 44 ans ? Il en sera de même pour la ligne Bretagne-Pays de la Loire, financée essentiellement par les collectivités territoriales...

Qui plus est, ces contrats sont souvent opaques, soumis au secret des affaires : un rapport d'information serait grandement utile, c'est l'objet de cet amendement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous avons déjà repoussé cet amendement dans la loi ferroviaire. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis défavorable.

L'amendement n°131 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°713, présenté par M. Pellevat.

Après l'article 1^{er} D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de faire évoluer la réglementation sur la sécurité et la qualité de la construction des infrastructures de transports.

M. Cyril Pellevat. – Cet amendement demande au Gouvernement de transmettre un rapport au Parlement sur la réglementation technique relative à

l'exécution des ouvrages de génie civil, pour s'assurer que les futures infrastructures de transport respectent bien les normes techniques nécessaires à une sécurité et qualité maximales.

M. le président. – Amendement identique n°886 rectifié *bis*, présenté par MM. Corbisez, Artano, Roux, Gold, Léonhardt, Collin et Vall.

M. Olivier Léonhardt. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°994 rectifié *bis*, présenté par Mme Bories, M. Dufaut, Mmes de Cidrac et Deroche, M. D. Laurent, Mme Morhet-Richaud, M. Bonne, Mme Deromedi, MM. Milon et Laménie et Mme Bruguère.

Mme Pascale Bories. – La catastrophe de Gênes a relancé le débat. Depuis des années, les ingénieurs du génie civil alertent sur ce sujet et en particulier sur le non-respect du fascicule 65, qui oblige à la certification des produits utilisés. Le problème, c'est que l'État a délégué la gestion des ouvrages d'art à des entreprises privées et que les normes ne sont pas toujours respectées en la matière.

Certes, nous pourrions attendre le rapport de la mission d'information sur les ponts, mais il faut vérifier que cette certification soit appliquée par toutes les entreprises.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous sommes tous sensibles à la sécurité des ouvrages d'art. Le Gouvernement a demandé un rapport.

Notre commission mène un travail sur la sécurité des ponts. Attendons les conclusions de ces travaux plutôt que de voter ces amendements qui les perturberont. Dans le rapport annexé, nous avons prévu que les investissements de l'État doivent renforcer la sécurité des ouvrages existants. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La catastrophe de Gênes nous a tous marqués. Dès mon entrée au ministère, j'ai demandé un audit général sur l'ensemble des réseaux routier, ferroviaire mais aussi fluvial. Si des ouvrages ont des problèmes, c'est plutôt à cause d'un mauvais entretien ; sauf certains ponts mi-métal, mi-béton, de la même époque que celui de Gênes, mais pas de la même nature. Retrait ou avis défavorable.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Le texte de la commission précise que l'État accompagne les collectivités territoriales dans la connaissance et la prise en charge des ouvrages existants - une précision que le Gouvernement, de manière fort peu sympathique, a tenté de supprimer hier soir, ce à quoi le Sénat s'est opposé unanimement. Nous avons mis en place une mission d'information, dotée des pouvoirs d'une commission d'enquête, tous les rapports nous sont donc transmis, nous auditionnons, nous nous déplaçons sur des sites - c'est bien plus tangible que les rapports

demandés au Gouvernement, qui sont loin d'être tous réalisés...

Mme Catherine Deroche. – Il y a un vrai problème avec les armatures béton. À Angers, il y a quelques mois, un balcon en armature béton s'est effondré, tuant quatre jeunes gens - la certification est facultative pour de tels matériaux. Voici pourquoi j'avais signé ces amendements, nous demandons une réponse, mais nous devons attendre encore.

Mme Pascale Bories. – Mon amendement étant d'appel, je le retire...

Les amendements identiques n°s 713, 886 rectifié bis et 994 rectifié bis sont retirés.

M. le président. – Amendement n°107, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Avant l'article 1er

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire est abrogée.

Mme Laurence Cohen. – Nous souhaitons abroger la loi portant pacte ferroviaire, contraire au droit à la mobilité prévu à l'article premier du présent projet de loi. Elle porte les germes d'une privatisation totale, d'une balkanisation de l'offre et de la fin de la péréquation nationale. Avec le rapport Spinetta, elle permet à l'opérateur historique de fermer toutes les lignes non rentables. La concurrence n'est pas une bonne chose dans ce secteur : elle ne fait que privatiser les profits et socialiser les pertes. C'est le fil rouge de l'action de ce Gouvernement dans les transports, comme ailleurs : donner au privé les secteurs rentables comme les autoroutes ou Aéroports de Paris, et faire payer le reste au contribuable.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ne commençons pas un débat sur une loi déjà adoptée. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis. L'objectif de la loi que vous voulez abroger, c'est un meilleur service au meilleur coût. La concurrence ne retire rien des prérogatives de la puissance publique, qui continue à définir et à organiser le service, lequel est ensuite exécuté par des entreprises. J'ai confiance dans les cheminots pour gagner les appels d'offres. La loi est accompagnée d'un effort considérable de la Nation, en particulier une augmentation de 50 % des crédits de régénération et une reprise de dette de 35 milliards d'euros. Mais le ferroviaire ne peut pas tout ; nombre de nos concitoyens n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture, il faut inventer des alternatives - et nous rendons plus effectif le droit à la mobilité.

Mme Laurence Cohen. – Chercher des solutions alternatives, qui pourrait y trouver ombrage ? Mais, sur tous nos bancs, vous avez entendu les plaintes contre

les fermetures de lignes : votre Gouvernement détruit le service public.

L'amendement n°107 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°175 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Avant l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au début du sixième alinéa du II de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire par wagons isolés, ce système de production est déclaré d'intérêt général. »

Mme Céline Brulin. – Nous proposons, une fois encore, de déclarer d'intérêt général le fret ferroviaire, en particulier l'activité de wagon isolé, ceci pour garantir son financement pérenne. Avec l'ouverture à la concurrence, la main invisible du marché a été laissée libre de désorganiser les services ferroviaires. Pourtant les choses bougent : l'Italie, par exemple, met en place des trains de fret à grande vitesse.

Nous nous sommes vus reprocher de vouloir recréer un monopole. Nous voulons seulement permettre à l'État de soutenir le fret ferroviaire, qui est essentiel pour la lutte contre les gaz à effet de serre.

Élue de Seine-Maritime, je sais qu'au Havre, seuls 5 % des marchandises qui y sont débarquées partent par le train. Il faut des investissements pour relancer le fret ferroviaire – et n'oublions pas les avantages du wagon isolé pour les entreprises de taille moyenne.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement a été examiné à de nombreuses reprises depuis le Grenelle de l'environnement, à chaque fois avec le même sort. Il est toujours contraire à nos engagements européens : le fret ferroviaire est un service commercial, pas un service public.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Il y a les mots, et il y a les actes. Le Gouvernement choisit les actes : stabilisation des péages ferroviaires, soutien aux petites lignes capillaires, 20 millions d'euros par exemple pour les voies de service investies par la SNCF.

Concernant Le Havre, les travaux de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors commenceront l'an prochain.

Enfin, la continuité du service est un élément essentiel pour les chargeurs – et il est évident que le mouvement social de l'an passé n'a pas fait le jeu du fret ferroviaire...

M. Guillaume Gontard. – Ce n'est pas le mouvement social de l'année dernière qui a mis en danger le fret. En revanche, vous présentez la

concurrence comme la solution à tous les maux. On voit ce qu'il en a été pour le fret...

On devait parler financement lors du pacte ferroviaire, puis lors de la LOM, maintenant vous nous renvoyez après le grand débat... J'espère qu'après le grand débat, on pourra enfin en parler...

L'amendement n°175 rectifié n'est pas adopté.

ARTICLE PREMIER

M. Guillaume Gontard. – Cet article remplace le droit au transport par le droit aux mobilités et il en organise la compétence via les intercommunalités et la région, qui deviennent autorités organisatrices de la mobilité. La nouvelle terminologie rompt avec une vision du transport fondée sur un service public et des opérateurs publics. Il est question ici non pas d'offre de transport mais de solutions de mobilité qui deviendront in fine l'argument pour ne pas investir dans du transport collectif. Cela n'est ni moderne ni écologique, car c'est mettre la route au centre – et cette nouvelle vision passe à côté du besoin de transport de masse que représentent les transports en commun.

Toutes les mobilités ne se valent pas, parce qu'elles ne remplissent pas toutes la même fonction. Faire du covoiturage l'alpha et l'oméga n'est pas une bonne idée parce que cela discrédite en creux, comme les cars Macron, toute idée qu'un service public est nécessaire, tourné non pas vers la demande, mais vers la réalisation d'un droit. Nous sommes inquiets de ces évolutions.

L'ensemble des intercommunalités deviennent autorités organisatrices. Nous n'aimons pas trop les injonctions aux communes ; quelle garantie avons-nous que cela ne créera pas de nouvelles zones blanches ?

Sur le fond, nous partageons cette volonté de lutter contre l'assignation à résidence, encore faut-il que les nouvelles autorités organisatrices aient concrètement les moyens de développer des offres de transports.

M. Stéphane Piednoir. – Ce texte entend favoriser les mobilités par la couverture de tout le territoire par des AOM, intercommunalités ou, à défaut, la région. Il y a là un risque de morceler le territoire, selon que l'intercommunalité aura décidé, ou non, de se saisir de cette compétence – assorti d'un risque de confusion pour les usagers et les élus locaux.

Il y a aussi un risque de perte d'efficacité des transports, qui n'ont pas toujours les mêmes périmètres que les intercommunalités.

Assurons-nous que les régions pourront bien être les chefs de file qu'elles sont censées être. Attention à ne pas confondre affichage de belles intentions et actes. Attention à la déception, et à la trop grande pression sur les entreprises via le versement transport.

M. Olivier Jacquin. – Ce texte entend traiter des mobilités au pluriel, mais fait l'impasse sur l'aérien –

alors que les Assises de l'aérien viennent de s'achever. Même chose sur le fret, dont le volume augmente plus vite que les transports de personnes.

Rien, non plus, sur les mobilités évitées, comme avec le télétravail, c'est dommage. Quant à l'enjeu climatique, ces deux journées de débat me laissent sur ma faim.

Oui, madame la ministre, il faut lutter contre la mobilité à deux vitesses, et contre la condamnation des espaces peu denses à l'utilisation de la voiture.

Il y a des zones enclavées dans les zones urbaines ; sont aussi enclavées les personnes coincées dans un embouteillage ou au dernier étage d'un immeuble dont l'ascenseur est en panne...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le contexte social des derniers mois montre combien le sujet est important. L'article premier s'est saisi du problème en indiquant que la compétence mobilité doit être exercée par une autorité organisatrice, partout sur notre territoire.

Les mobilités actives, partagées, solidaires doivent aussi être traitées. Si l'intercommunalité ne peut agir, la région doit agir en subsidiarité. Le périmètre de l'intercommunalité n'étant pas forcément celui du bassin de mobilité, il faut prévoir au minimum une coordination.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – C'est bien de se soucier de la solution, notamment dans les territoires ruraux, c'est bien de couvrir toute la carte pour que les Français de la campagne ne soient pas assignés à résidence.

Mais donner la compétence aux intercommunalités sans leur en donner les moyens, c'est moins bien.

Sans moyens précis, l'exercice risque fort de rester bien théorique. Chacun sait, ici, que les collectivités territoriales n'ont pas de marges financières suffisantes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

M. le président. – Amendement n°901 rectifié, présenté par M. Jacquin et Mme Monier.

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la première phrase de l'article L. 1111-1, après les mots : « se déplacer », sont insérés les mots : « , horizontalement et verticalement, » ;

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement donnera toute sa valeur au pluriel « mobilités ». Pourquoi intégrer la mobilité verticale ? Au congrès des maires, il y avait une conférence sur l'accès aux services publics de proximité. M. Ben Ahmed, qui est dans nos tribunes, du collectif « Plus sans ascenseur », a pris la parole pour dire qu'avec 100 millions de trajets par jour, l'ascenseur est le premier moyen de transport. Il a été à moitié applaudi... Mon voisin, un maire d'un village de 122 habitants en Meurthe et Moselle, m'a

glissé : « Il dit n'importe quoi ». Je lui ai répondu : « C'est la même chose que lorsque tu mets en place un transport à la demande pour Mme Petit qui habite à l'autre bout du village et ne possède pas de voiture. »

Les ascenseurs, il y en a dans les logements, dans les transports - et sur la ligne 14, on voit des gens bloqués sur les quais à cause d'un défaut d'ascenseur, dans les entreprises. À cause d'une panne, une assistante maternelle qui habite au 14^e étage peut se retrouver au chômage.

Bref, cet amendement est tout sauf un gadget, il élèvera la réflexion sur les mobilités.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Je comprends l'esprit de cet amendement.

M. Hervé Maurey, président de la commission. – Pas moi !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Mais la mobilité est multidirectionnelle, certes verticale et horizontale, mais aussi diagonale et sinusoïdale, surtout en politique... Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

M. Olivier Jacquin. – Ce sujet doit être traité avec sérieux. En Seine-Saint-Denis, Stéphane Troussel a lancé une expérimentation en tant que bailleur social, avec le soutien de Valérie Pécresse.

M. Roger Karoutchi. – C'est du logement ! Pas du transport !

M. Olivier Jacquin. – Pas d'ascenseur, c'est plus de mobilité, plus d'autonomie, plus de lien social. Le transport par câble, dont nous avons parlé hier soir, n'est pas éloigné de ce sujet. « Plus sans ascenseur » porte un programme d'action sérieux, concret ; il faut le considérer. Mais comme mon amendement est d'appel, je le retire.

L'amendement n°901 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°350, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la seconde phrase de l'article L. 1111-1, après le mot : « objectifs », sont insérés les mots : « de lutte contre la sédentarité et » ;

Mme Christine Prunaud. – La sédentarité est un des principaux maux de l'époque. On sait quelles sont ses conséquences : cholestérol, diabète, TMS, mal de dos. Lutter contre la sédentarité est simple : marcher 30 minutes par jour, faire du vélo. Les mobilités actives, qui sont un enjeu de santé publique, doivent être soutenues. Plus de 60 % des trajets inférieurs à 1 km sont effectués en voiture, particulièrement en zone urbaine. Faisons évoluer les mentalités, adaptons les infrastructures pour sécuriser ses pratiques et les rendre agréables.

L'accord de Paris nous oblige à repenser nos modes de déplacement. Reconnaissons un nouveau droit à la mobilité active.

M. François Bonhomme. – C'est le parti du mouvement !

M. le président. – Amendement identique n°680 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Olivier Jacquin. – La sédentarité est un problème sanitaire extrêmement important. (*Marques d'impatience à droite*) Encourager les mobilités actives est positif.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le code prévoit déjà que « Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne (...) de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens. » En outre, la programmation des infrastructures comprend un objectif de désenclavement. Surtout, le terme de « lutte contre la sédentarité » n'est pas clair. S'agit-il d'une injonction à bouger ? Je suis de ceux qui pensent qu'on ne fait pas le bonheur des gens malgré eux... Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ces amendements d'appel sont déjà satisfaits par le droit existant et l'engagement du Gouvernement de faire des mobilités actives un maillon essentiel des solutions de mobilité. Environ 40 % des déplacements quotidiens font moins de 5 km. Le vélo est-il une solution uniquement pour les villes ? Non, pour tous les territoires. L'objectif est de multiplier la part du vélo, qui est seulement de 3 % dans notre pays, par trois. Pour la première fois, l'État soutient la réalisation d'infrastructures cyclables, y compris en levant les discontinuités. Retrait ou avis défavorable.

Les amendements identiques n°s 350 et 680 rectifié sont retirés.

M. le président. – Amendement n°732 rectifié *bis*, présenté par MM. Lurel, Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, M. Lalande, Mme Monier et MM. Montaugé, Raynal et Tissot.

Alinéa 5

Après le mot :

désenclavement

insérer les mots :

terrestre, maritime et aérien

M. Victorin Lurel. – Cet amendement précise la notion de désenclavement afin, notamment, de prendre en compte les difficultés d'accès de certains territoires insulaires ou très éloignés des centres d'activité. Je le retire, au profit des cinq amendements suivants.

L'amendement n°732 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°213 rectifié *bis*, présenté par MM. Gremillet et Chaize, Mme Deromedi, MM. Vaspart, Bonne, Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménie, Mme Bruguière, MM. Regnard, Raison, Bonhomme, Longuet, Pierre et B. Fournier, Mme Chauvin, MM. Duplomb et Husson et Mme Garriaud-Maylam.

Alinéa 5

après le mot :

désenclavement,

insérer les mots :

notamment des massifs de montagne et des territoires insulaires,

M. Daniel Gremillet. – C'est un amendement de bon sens. Il faut tenir compte de la diversité de nos territoires, notamment montagneux et insulaires.

M. le président. – Amendement identique n°461 rectifié *bis*, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Mme Françoise Laborde. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°639 rectifié *bis*, présenté par M. J.M. Boyer, Mme Estrosi Sassone, MM. Pointereau, D. Laurent, Priou et Bascher, Mmes Billon et Bonfanti-Dossat, MM. Brisson, Chasseing, Darnaud, Decool et Genest, Mme Goy-Chavent, M. Guerriau, Mme Imbert, MM. Henno, Le Gleut, A. Marc et Moga, Mme Morhet-Richaud, M. Poniatowski, Mme Noël, MM. Rapin et Malhuret et Mme Vullien.

M. Jean-Marc Boyer. – Madame la ministre, dans les zones de montagne, le vélo ne me semble pas très adapté. Il faut avoir une certaine condition physique pour l'utiliser comme moyen de transport ! On s'en sert plutôt pour faire du sport. Le mode de déplacement principal demeure la voiture.

M. le président. – Amendement identique n°642 rectifié *ter*, présenté par MM. Pellevat, L. Hervé, Luche et Panunzi, Mmes Vermeillet et Micouleau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Puissat, M. Charon, Mme Joissains et M. Savin.

M. Cyril Pellevat. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°735 rectifié *ter*, présenté par M. Lurel et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Victorin Lurel. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La richesse de notre pays, c'est la diversité de ses territoires ! Merci aux auteurs d'avoir intégré l'insularité. Avis favorable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

Mme Élisabeth Borne, ministre. – On pourrait aussi ajouter le monde rural, les zones urbaines... Énumérer, c'est prendre le risque de laisser de côté des territoires qui méritent tout autant d'attention.

Monsieur Boyer, les vélos à assistance électrique peuvent être une solution en zone de montagne. (*M. François Bonhomme en doute.*) Sagesse.

M. le président. – Amendement n°324 rectifié *bis*, présenté par MM. P. Joly, Kerrouche, Jomier et Lozach, Mme Taillé-Polian, MM. Jeansannetas et Duran, Mme Artigalas, M. Tourenne, Mmes Grelet-Certenais, G. Jourda et Jasmin et M. J. Bigot.

Alinéa 5

1° Après le mot :

désenclavement

insérer les mots :

, notamment des massifs de montagne

2° Après le mot :

territoires

insérer les mots :

en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier

M. Patrice Joly. – L'importance du désenclavement des massifs de montagne doit être soulignée, comme celle de l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs.

M. le président. – Amendement identique n°460 rectifié, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Vall, Menonville, Requier, Guérini et Gabouty, Mme Costes et M. Castelli.

Mme Françoise Laborde. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°641 rectifié, présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Berthet, Noël et Vullien, MM. Luche et Panunzi, Mmes Vermeillet et Micouneau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, M. Moga, Mmes Puissat et Deromedi, MM. Charon et Sido, Mme Joissains, MM. Chaize, Genest, B. Fournier, Duplomb, J.M. Boyer, Karoutchi et Rapin, Mme Billon et M. Savin.

M. Cyril Pellevat. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°462 rectifié, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Alinéa 5

Après les mots :

attractivité des territoires

insérer les mots :

en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier

Mme Françoise Laborde. – Cet amendement est presque le même que les précédents. On peut les voir comme des énumérations, j'y vois des compléments utiles.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les trois amendements identiques n°324 rectifié *bis*, 460 rectifié et 641 rectifié ainsi que l'amendement n°462 rectifié sont satisfaits par les précédents. Retrait.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

M. Guillaume Gontard. – Monsieur Boyer, le Plan Vélo a été moyennement accueilli dans les Hautes-Alpes mais beaucoup de communes ont mis à disposition des habitants des vélos à assistance électrique. En Belledone et en Chartreuse, des familles en ont acheté et ont abandonné une, voire deux voitures. (*On en doute à droite.*) C'est un gain de pouvoir d'achat ! Il faut savoir évoluer, penser l'ensemble des mobilités.

Les amendements identiques n°213 rectifié bis, 461 rectifié bis, 639 rectifié bis, 642 rectifié ter et 735 rectifié ter sont adoptés.

Les amendements identiques n°324 rectifié bis, 460 rectifié et 641 rectifié n'ont plus d'objet.

L'amendement n°462 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°547 rectifié, présenté par MM. Roux et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin et Castelli, Mmes Costes et N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Alinéa 5

Après les mots :

les enjeux transfrontaliers,

insérer les mots :

des cartes scolaires,

M. Jean-Yves Roux. – Il faut porter une attention particulière aux déplacements des plus jeunes pour accéder à l'école, au collège, au lycée et au centre de formation.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – L'ajout ne me semble pas opportun, à moins de citer toutes les politiques publiques. Avis défavorable.

M. François Bonhomme. – Et les poussettes ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Rejet.

L'amendement n°547 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°733 rectifié *ter*, présenté par M. Lurel et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 5

Après le mot :

transfrontaliers

insérer les mots :

, de la continuité territoriale

M. Victorin Lurel. – Il faut insister sur la continuité territoriale.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet ajout est pertinent pour répondre aux problèmes des outre-mers.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – À l'article 1111-3 du code des transports est déjà souligné l'objectif de désenclavement des territoires et, donc, de la continuité territoriale. Mais compte tenu de l'enjeu pour les outre-mers, le Gouvernement a déposé un amendement n°737 auquel je vous invite à vous rallier. Retrait ?

M. Victorin Lurel. – Fort des engagements de la ministre, je m'incline.

L'amendement n°733 rectifié ter est retiré.

M. le président. – Amendement n°1 rectifié *quater*, présenté par MM. Chevrollier et Capus, Mme Bruguère, MM. Decool et Buffet, Mme Vullien, MM. L. Hervé, Wattebled et Grosdidier, Mme Boulay-Espéronnier, M. Chaize, Mme Noël, MM. D. Laurent et Bascher, Mmes Sollogoub et Billon, MM. Charon et Vogel, Mme Garriaud-Maylam, M. B. Fournier, Mme Lherbier, MM. Rapin, Savin, Laménie et Cuypers, Mme Canayer, M. Husson, Mmes Micouleau et Perrot, MM. Bonhomme, Vaspart et Le Gleut, Mme Lanfranchi Dorgal, M. Piednoir et Mme Deromedi.

Alinéa 5

Remplacer les mots :

et de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique

par les mots :

, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et de la protection de la biodiversité

Mme Christine Lanfranchi Dorgal. – Il convient d'ajouter aux objectifs de la programmation des infrastructures la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique, la lutte contre l'érosion de la biodiversité.

Les transports sont un secteur stratégique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques mais aussi pour limiter l'appauvrissement de la biodiversité d'autre part.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous sommes très sensibles à la défense de la biodiversité. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – C'est cohérent avec le Plan Biodiversité que le Gouvernement a présenté il y a quelques mois. Avis favorable.

L'amendement n°1 rectifié quater est adopté.

L'amendement n°832 rectifié quinquies n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°133, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 6

Remplacer le mot :

ou

par le mot :

et

Mme Michelle Gréaume. – Nous sommes très réservés sur cette notion de solution de mobilité. Le covoiturage et l'autopartage doivent rester complémentaires à l'offre publique, non s'y substituer. Sinon, l'offre de services publics de transports risque encore de se réduire.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Laissons chaque autorité organisatrice libre de choisir les offres de mobilité qu'elle souhaite instaurer sur son territoire. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La LOTI ne prenait en compte que les transports publics réguliers, laissant ainsi de nombreuses personnes sans solution. Laissons le champ libre aux collectivités territoriales, elles trouveront les solutions au plus près du terrain.

M. François Bonhomme. – Avec de telles propositions, on se priverait alors de plateformes communautaires comme Blablacar qui a fait la preuve de son efficacité. Quand bien même ce sont des solutions de substitution, elles apportent une amélioration. Pourquoi s'en priver ?

L'amendement n°133 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°577 rectifié, présenté par M. Bérît-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle fait l'objet d'un débat organisé par la région, autorité organisatrice de la mobilité régionale, avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées.

M. Claude Bérît-Débat. – La question des transports doit être traitée avec, pour objectif, la réduction de la fracture territoriale en apportant des solutions concrètes, adaptées aux besoins locaux et issues d'une concertation élargie avec l'ensemble des

collectivités locales. Raison pour laquelle il est nécessaire que la programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de mobilités puissent faire l'objet d'un débat avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La programmation relève du niveau national. Une consultation est prévue lors de l'élaboration des Sraddet. Elle se développera dans le cadre des bassins de mobilité, que crée ce projet de loi.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement souhaite encourager le débat local. D'où les bassins de mobilité, les contrats opérationnels de mobilité et les évolutions des outils de planification que nous vous proposons. Retrait ou avis défavorable.

L'amendement n°577 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°255 rectifié, présenté par M. Canevet, Mme Vermeillet, MM. Moga, Le Nay, Bonnecarrère, Vanlerenberghe, Laugier et Longeot, Mmes Dindar et Sollogoub, MM. Henno, Laurey et Louault, Mme Doineau, M. Janssens, Mme Férat, M. Delcros, Mme C. Fournier et MM. Cadic et Cazabonne.

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Pour la définition des périmètres, il est tenu compte autant que possible de la réalité des bassins de vie, permettant l'accès aux services essentiels, et des bassins d'emploi, afin de prendre en considération les déplacements domicile-travail.

M. Michel Canevet. – Les déplacements ne s'arrêtent pas aux périmètres administratifs ; ils dépendent de la présence de services publics, d'entreprises. Il faut inciter les autorités organisatrices à prendre en compte la réalité du territoire.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Oui mais c'est le rôle des bassins de mobilité, créés par l'article 4 – que nous avons renforcé. Retrait, sinon rejet.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis.

L'amendement n°255 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°451 rectifié bis, présenté par MM. Requier, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Vall.

I. Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« II. – Au 31 décembre 2025, aucune partie du territoire français métropolitain continental n'est située soit à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile d'une unité urbaine de 1 500 à 5 000 emplois, d'une autoroute ou d'une route aménagée pour

permettre la circulation rapide des véhicules, soit à plus de soixante minutes d'automobile d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Dans le même délai, l'État veille à ce que les infrastructures de transports disponibles permettent à tout citoyen de se rendre à une préfecture ou sous-préfecture en moins de quarante-cinq minutes. » ;

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales prennent en compte l'objectif de désenclavement mentionné au II de l'article L. 1111-3 du code des transports à compter de leur prochaine révision suivant la promulgation de la présente loi.

Mme Josiane Costes. – Dans notre pays, des préfectures sont à plus d'une heure et demie d'une autoroute. Les 80 km/h n'ont rien arrangé. Cet amendement fixe un nouvel objectif de désenclavement à l'horizon 2025, sur le modèle de l'article 17 de la loi du 4 février 1995.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement reprend la proposition de loi du groupe RDSE, adoptée par le Sénat le 20 février dernier. Par cohérence avec nos votes, avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Le Gouvernement partage cette préoccupation mais la rédaction de cet amendement me semble mécaniste. Faut-il favoriser l'accès à une sous-préfecture alors que c'est la maison des services au public qui compte le plus ? Retrait.

Mme Josiane Costes. – Les habitants de ces territoires supportent de moins en moins cet enclavement.

L'amendement n°451 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°241 rectifié quater, présenté par Mme Vullien, M. Détraigne, Mmes Sollogoub et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti et A. Marc et Mmes Billon et Létard.

Après l'alinéa 7

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1211-2 du code des transports est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Un Observatoire national de la mobilité des marchandises est créé conformément aux engagements pris dans la stratégie nationale France Logistique 2025. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de cet observatoire ne peut être pris en charge par une personne publique.

« Ces dispositions sont définies par décret en Conseil d'État. » ;

Mme Michèle Vullien. – Cet amendement crée un observatoire national de la mobilité des marchandises. Il est prévu par la stratégie France-Logistique 2025 mais tarde à voir le jour. Or une évaluation de l'activité logistique par une entité indépendante serait utile aux collectivités locales et aux professionnels. D'où cet amendement. Nous avons précisé les modalités financières de fonctionnement de l'observatoire pour éviter le couperet de l'article 40 qui nous freine si souvent.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ce n'est pas du niveau législatif. La mission confiée par le Gouvernement à deux chefs d'entreprise dans le secteur de la logistique doit rendre ses conclusions d'ici mai. Attendons !

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Certes, la stratégie le prévoyait, mais la mission de préfiguration a écarté cette option pour lui préférer une mise en réseau. La mission sur la logistique doit effectivement rendre ses conclusions sous peu.

Mme Michèle Vullien. – Je retire mon amendement mais la confiance n'excluant pas le contrôle, on verra en mai.

L'amendement n°241 rectifié quater est retiré.

M. le président. – Amendement n°257 rectifié bis, présenté par MM. Gremillet et Chaize, Mme Deromedi, MM. Bonne, Morisset et Magras, Mme Berthet, MM. Sido et Laménié, Mme Bruguière, MM. Regnard, Raison et B. Fournier, Mme Lamure, MM. Pierre, Longuet et Bonhomme et Mme Garriaud-Maylam.

Après l'alinéa 7

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1211-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cadre de leurs missions de service public mentionnées au présent article, l'État et les collectivités territoriales tiennent compte à la fois de la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. » ;

M. Daniel Gremillet. – Bien des comités de massifs sont à cheval sur plusieurs régions. Il faut donc prévoir une coordination.

M. le président. – Amendement identique n°463 rectifié bis, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Mme Françoise Laborde. – Si l'on veut moins de rapports a posteriori, il faut davantage de consultations a priori.

M. le président. – Amendement identique n°644 rectifié bis, présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Berthet, Noël et Vullien, MM. Luche et Panunzi,

Mmes Vermeillet et Micouleau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, M. Moga, Mmes Puissat et Deromedi, MM. Charon et Sido, Mme Joissains, MM. Chaize, Genest, B. Fournier, Duplomb et J.M. Boyer, Mme Billon et MM. Karoutchi, Rapin et Savin.

M. Cyril Pellevat. – Défendu.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ces amendements sont bienvenus pour réaffirmer un principe même s'il semble évident.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Sagesse.

Les amendements identiques n°s 257 rectifié bis, 463 rectifié bis et 644 rectifié bis sont adoptés.

M. le président. – Amendement n°400 rectifié bis, présenté par Mme Vullien, M. Lafon, Mme Sollogoub, MM. Détraigne, L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc et Mme C. Fournier.

I. – Alinéa 10

Supprimer les mots :

les communes dans le cas prévu au premier alinéa du II,

II. – Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre sont autorités organisatrices de la mobilité jusqu'au 31 décembre 2020. Lorsqu'une commune organise un service régulier de transport public au 31 décembre 2020, l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre auquel elle appartient devient de plein droit autorité organisatrice de la mobilité le 1^{er} janvier 2021. Le transfert de compétence, prononcé par arrêté du ou des représentants de l'État dans le ou les départements concernés, a lieu dans les conditions prévues aux cinquième, septième et dernier alinéas de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales et prend effet le 1^{er} juillet 2021 dans les communautés de communes qui ne sont pas compétentes à cette date. »

III. – Alinéa 17

Supprimer cet alinéa.

IV. – Alinéa 89

Supprimer cet alinéa.

Mme Michèle Vullien. – L'objectif du texte est de couvrir l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité. Or cet article premier, tel que rédigé, contient des incohérences. Il pourrait subsister des territoires où la lisibilité des offres de mobilité sera mise à mal.

Nous proposons donc de réaffirmer la pertinence du couple régions-intercommunalités dans l'organisation des mobilités. Ainsi, les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ne pourraient plus

être AOM au-delà du 31 décembre 2020. Après cette date, elles devraient transférer automatiquement cette compétence à leur EPCI. Une exception est toutefois prévue pour les communes dites « isolées », les îles.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement modifie la rédaction que nous avons mise au point avec la commission des lois. Elle ne contient aucune incohérence... Votre amendement crée une période d'incertitude, en termes de compétence, entre le 31 décembre 2020 et le 1^{er} juillet 2021. Enfin, avec votre réécriture, le transfert ne serait plus explicitement autorisé avant le 1^{er} juillet 2021. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Même avis. Après de nombreux échanges avec les associations de collectivités, j'ai souhaité laisser ces dernières libres. Beaucoup d'entre elles se plaignent du transfert obligatoire de compétences.

M. François Bonhomme. – À la bonne heure !

Mme Sophie Primas. – Bravo !

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois. – Je comprends la volonté d'une rationalisation mais nos concitoyens attendent de l'efficacité, du transport public à grande échelle au transport individuel financé au sein d'une seule commune pour permettre à une personne isolée à aller au marché un jour par semaine... dont la région ne s'occupe pas.

Mme Michèle Vullien. – Je retire mon amendement mais j'espère qu'il n'y aura plus de zones blanches de mobilité. Je crains que les élus, pour les connaître depuis plus de vingt ans, rechignent à prendre la compétence.

M. François Bonhomme. – Ils sont libres !

L'amendement n°400 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°401, présenté par Mme Vullien.

I. – Alinéa 10

Remplacer les mots :

mentionnées au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui n'ont pas mis en œuvre le transfert prévu au deuxième alinéa du II du présent article

par les mots :

non membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre

II. – Alinéas 12, 13 et 19, premières phrases

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales

par les mots :

non membre d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre

III. – Alinéa 14

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code

par le mot :

concernées

IV – Alinéa 15, première phrase

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du même code

par les mots :

non membre d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre

V. – Alinéa 16

Remplacer les mots :

mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales

par le mot :

concernées

Mme Michèle Vullien. – Mieux vaut écrire « non membre d'un EPCI à fiscalité propre » que de faire référence à un article.

M. le président. – Amendement n°398 rectifié bis, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub, N. Delattre et Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc et Mme C. Fournier.

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée au premier alinéa du présent article n'organise pas de services de transport scolaire, la région est compétente pour assurer ces services sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice concernée.

Mme Michèle Vullien. – Dans le cas où une autorité organisatrice choisit de ne pas exercer la compétence du transport scolaire, le texte ne cible aucune collectivité en charge de cette mission. À notre sens, ce doit être la région.

M. le président. – Amendement n°924, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 14

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le transfert des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires intervient à la demande de la communauté de communes et dans un délai convenu avec la région.

II. - Alinéa 15 et 16

Supprimer ces alinéas.

III. – Alinéa 79

Remplacer le mot :
demande,
par les mots :
demande et

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Vous avez prévu un troisième cas de réversibilité de la compétence fondée sur un commun accord entre la région et une communauté de communes. C'est revenir sur l'équilibre délicat que nous avons trouvé entre les associations de différents niveaux de collectivités et créer de l'instabilité. Quant au délai de trois ans, il n'est pas indispensable puisque le transfert doit être fait dans un délai fixé avec la région.

M. le président. – Amendement n°1008 rectifié *bis*, présenté par M. Husson, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Sido, Bascher, Bazin, Grosdidier, Lefèvre et Vogel, Mmes Lavarde et Durantou et MM. Le Gleut, Laménié, Regnard, Poniowski et Gremillet.

I. Alinéa 16

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Le transfert des services de transport public réguliers, à la demande ou scolaires intervient à la demande de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au V de l'article L.5210-1-1 du code général des collectivités territoriales et dans un délai convenu avec la région.

II. Alinéa 79

Remplacer le mot :

demande,
par les mots :
demande et

M. Jean-François Husson. – Cet amendement a été travaillé en lien avec les associations d'élus pour éviter qu'il n'y ait des trous dans le gruyère, des ruptures dans le transport scolaire.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La rédaction de la commission est plus précise que celle proposée à l'amendement n°401 : avis défavorable.

L'amendement n°398 rectifié *bis* vise un point que l'amendement n°1008 rectifié *bis* traite bien : le transfert du transport scolaire de la région à la communauté de communes ne peut se faire qu'à la demande de la communauté de communes. Avis défavorable au premier, favorable au second.

Madame la ministre, nous avons voulu créer un troisième cas de réversibilité par commun accord entre intercommunalité et région afin qu'à l'occasion d'une élection, de la nomination d'un vice-président intéressé par ces questions ou parce que la région ne traiterait pas ces questions de manière satisfaisante pour les élus, l'intercommunalité puisse recouvrer sa

compétence. Avis défavorable dès lors à l'amendement n°924 à cause de son II.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'amendement n°398 rectifié *bis* est déjà traité dans le texte. Retrait ou avis défavorable. Si je souhaite que l'amendement n°924 soit adopté, à défaut, je donne un avis favorable à l'amendement n°1008 rectifié *bis*.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. – Monsieur Husson, en Bretagne, on aime les trous dans le gruyère, moins dans la raquette... (*Sourires*)

Je m'abstiendrai sur l'amendement n°1008 rectifié *bis*. Il y a une obligation pour les régions d'exercer la compétence transports si l'intercommunalité est défaillante.

Par religion laïque et républicaine, je suis opposé à celui du Gouvernement. Nos deux commissions ont créé un troisième cas de réversibilité pour laisser, par confiance dans l'intelligence territoriale, deux collectivités d'accord entre elles, décider. Comment la Chambre Haute, qui représente les territoires, pourrait-elle faire autrement ?

L'amendement n°401 n'est pas adopté, non plus que les amendements n°398 rectifié bis et 924.

L'amendement n°1008 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°627 rectifié *bis*, présenté par M. Bérit-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

« II. – Au plus tard le 30 juin 2021, les communes membres d'une communauté de communes à laquelle la compétence d'organisation de la mobilité, hors les services mentionnés aux articles L. 3111-1 et L. 3111-9, n'a pas été transférée délibèrent en vue du transfert de cette compétence. Si le transfert n'est pas intervenu au 1^{er} juillet 2021, la région peut exercer cette compétence sur le territoire de la communauté de communes concernée et est, à ce titre, autorité organisatrice de la mobilité, sauf pour les compétences mobilité déjà exercées par les communes.

M. Joël Bigot. – Ce projet doit s'inscrire dans la philosophie de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) qui a clarifié la répartition des compétences dans le domaine de la mobilité.

En conséquence, la prise de la compétence d'organisation de la mobilité par les communautés de communes s'effectue en un seul bloc, hors les nouvelles compétences dévolues aux régions en application de la loi NOTRe.

Cet amendement évite de fragmenter la compétence mobilité, entre deux autorités organisatrices responsables sur le territoire d'une même commune. Partant, en cas d'exercice de la

compétence par la région, cette cohérence dans l'organisation des services sera également garantie.

M. le président. – Amendement n°507 rectifié *bis*, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, MM. Piednoir et Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. de Nicolay, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Pointereau, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal, MM. Revet, Gremillet, Poniatowski, Duplomb et B. Fournier et Mme Bories.

Alinéa 11

Remplacer les mots :

et pour le financement desquels elles peuvent continuer à prélever le versement destiné au financement des services de mobilité

par une phrase ainsi rédigée :

. Les communes qui finançaient ces services par le versement destiné au financement de la mobilité peuvent continuer à prélever ce versement.

M. Patrick Chaize. – L'alinéa 11 n'autorise les communes à maintenir certains services qu'elles organisent déjà, que dans les cas où elles prélèvent le versement transport.

Cette disposition manque de souplesse et ne correspond ni aux pratiques, ni aux réalités du terrain. Des communes qui assurent des services de proximité à la demande ou d'accompagnement individualisé devraient pouvoir continuer à les offrir dans le cas où la région exerce la compétence en lieu et place de la communauté de communes dont elles sont membres, qu'elles aient ou non prélevé le versement transport avant le transfert.

M. le président. – Amendement n°340 rectifié *bis*, présenté par MM. Vial et Savary, Mmes Chain-Larché et Thomas, MM. Gremillet, Revet et Cuypers, Mmes Raimond-Pavero et Lherbier, M. Husson, Mmes Lassarade, Ramond et Deromedi, MM. del Picchia et D. Laurent et Mmes Morhet-Richaud et Berthet.

Alinéa 11

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

La région met en place un observatoire des mobilités dont l'objet est de mesurer chaque année les trafics de tous les transports des biens et des personnes, de leur évolution et de la place des nouveaux modes de transports. Ce relevé annuel est rendu public à la fin de chaque premier trimestre suivant l'année d'évaluation et au terme du premier trimestre 2020 pour la première année. Ses membres ne sont pas rémunérés et aucun frais lié au fonctionnement de cet observatoire ne peut être pris en charge par une personne publique.

M. Jean-Pierre Vial. – L'évolution des mobilités aboutit à la multiplication des acteurs et des services, frisant la confusion. Madame la ministre, vous l'avez

vu en Savoie. Nous souhaitons faire le point sur l'ensemble des déplacements. Vous avez accepté la mise en place d'un observatoire dans l'arc alpin, déjà envisagé par Dominique Perben et le rapport Duron. Un observatoire pourrait être mis en place dans chaque région, pour des prises de décision plus transparentes.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n°627 rectifié *bis* qui compliquerait la situation. L'amendement n°507 rectifié *bis* évite toute ambiguïté sur le dispositif. Avis favorable.

Selon le projet de loi, chaque région doit assurer le suivi de sa politique de mobilité. Laissons les collectivités territoriales choisir les solutions les plus pertinentes. Elles feront normalement cet observatoire avec des comptes rendus au comité des partenaires. Retrait de l'amendement n°340 rectifié *bis*.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ne nous enfermons pas dans l'esprit de la loi NOTRe ! Les communes qui le souhaitent doivent récupérer la compétence. Avis défavorable à l'amendement n°627 rectifié *bis* ; avis favorable à l'amendement n°507 rectifié *bis*. Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°340 rectifié *bis*.

M. Jean-Pierre Vial. – Avec regret, je retirerais mon amendement. Une région peut partager ses informations avec les autres collectivités territoriales.

L'amendement n°340 rectifié bis est retiré.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. – À cette heure tardive, je m'étonne de trouver quelqu'un qui défend l'esprit de la loi NOTRe... Mes compliments ! (*Sourires*) Plutôt qu'une loi NOTRe de la mobilité, couvrons l'ensemble du territoire en permettant à des communes de continuer à offrir un service de dentelle, de transport à la demande, plutôt que de confier tout à la région qui en sera incapable.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. – Très bien !

M. Claude Bérit-Débat. – Permettez à ceux qui ont voté la loi NOTRe de défendre sa philosophie. Ils sont nombreux ici d'ailleurs ! (*M. Philippe Bonnecarrère applaudit ; Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis, le concède.*)

Il peut y avoir quelques problèmes en cas de plusieurs organisateurs. Un service de dentelle peut aussi être soumis à un conflit entre deux autorités.

L'amendement n°627 rectifié bis n'est pas adopté.

L'amendement n°507 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°1027, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

Alinéa 19

Compléter cet alinéa par les mots :

ou la commune concernée

L'amendement rédactionnel n°1027, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°789, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

I. – Alinéa 23

Compléter cet alinéa par les mots :

l'offre de services de mobilité qui comprend notamment

II. – Alinéas 24 à 28

Remplacer le mot :

Des

par le mot :

Les

M. Frédéric Marchand. – Ce projet introduit un changement d'approche des mobilités en substituant la notion de « mobilité » à celle de « transport ». Ainsi, les services de mobilités comprennent l'ensemble des acteurs de l'écosystème pouvant répondre aux objectifs de mobilités fixés par les AOM : qu'ils soient publics ou privés, collectifs ou individuels. Cet amendement propose de tirer les conséquences de cette approche à travers une définition élargie.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La portée de cet amendement est juridiquement incertaine. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La rédaction pourrait inciter à demander à l'autorité organisatrice d'organiser des services privés. Retrait.

L'amendement n°789 est retiré.

M. le président. – Amendement n°135, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéas 33 et 63

Compléter ces alinéas par les mots :

notamment les associations de représentants d'usagers, les personnels et leurs organisations syndicales, ainsi que les opérateurs en charge d'un service de transport public

Mme Céline Brulin. – Cet amendement précise les acteurs de la consultation sur l'organisation des mobilités, comme les associations d'usagers, le personnel et les organisations syndicales, ainsi que les opérateurs en charge d'un service de transport public. Je pense notamment à l'association des usagers de transports publics, forte de 80 000 adhérents ; un collectif d'usagers de la ligne Paris-Granville milite également pour une arrivée plus tôt à Paris le matin et un départ plus tard le soir, afin de permettre des allers-retours dans la journée, notamment pour les étudiants, mais aussi pour un arrêt à Versailles ; le personnel et les organisations syndicales possèdent une expertise importante et utile.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Le projet de loi prévoit un principe général d'association des différents acteurs. Évitions des énumérations interminables et non exhaustives. Laissons les AOM les définir.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Ces cas relèvent des comités de dessertes créés par le nouveau pacte ferroviaire. Comme le dit le rapporteur, cet amendement est satisfait par le principe général d'association des différents acteurs. Retrait.

L'amendement n°135 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°136, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. – Après les alinéas 33 et 43

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Elle engage des études et analyses sur l'opportunité et la faisabilité d'une mise en œuvre de la gratuité des transports publics afin de garantir pour tous le droit à la mobilité.

II. – Après l'alinéa 64

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Il engage des études et analyses sur l'opportunité et la faisabilité d'une mise en œuvre de la gratuité des transports publics afin de garantir pour tous le droit à la mobilité.

Mme Christine Prunaud. – La prise de conscience écologique nous amène à éviter le tout-voiture et à trouver de nouveaux modes de transport. Cela ne pourra se faire aux dépens des plus précaires.

Il faut une politique tarifaire incitative. Étudions la gratuité totale des transports publics afin de garantir pour tous le droit à la mobilité. Le Sénat se penchera sur le sujet dans le cadre d'une mission commune d'information demandée par le groupe CRCE ; les AOM devraient faire de même. La gratuité s'envisage d'abord territoire par territoire, en fonction des réseaux, du volume de passages et d'autres facteurs, comme le potentiel fiscal, mais c'est d'abord et avant tout un choix politique...

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous dénonçons tous les charges pesant sur toutes les collectivités territoriales, et notamment l'excès de réglementations ! Évitions de leur imposer une telle étude.

Peu d'AOM ont fait le choix de la gratuité. La mission commune d'information pourra contribuer à éclairer le débat. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Avis triplement défavorable. Votre amendement empiète sur les compétences des AOM ; le projet de loi prévoit déjà des tarifs sociaux et il renforce la compétence des AOM sur la solidarité tarifaire ; la priorité est de développer des services de mobilité dans les zones rurales mais aussi urbaines : voyez la congestion

routière aux alentours des métropoles. Faisons plus de mobilité !

Mme Christine Prunaud. – Oui, il faut indemniser partiellement le transport, mais la gratuité est appliquée dans de nombreuses villes. Certes, il faut des conciliateurs « façon dentelle bretonne », madame la rapporteure pour avis...

Comment la région peut-elle ne pas assurer la gratuité des transports dans certains territoires ?

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. – Ce sujet de la gratuité suscite des positions très différentes alors que chacun comprend l'intérêt de faciliter la mobilité. Des mobilités connectées permettent de réduire le coût.

Le versement transport des entreprises finance, en Île-de-France, 45 % des services de transport. Même si c'est beaucoup moins ailleurs.

M. Jean-François Husson. – Oui, beaucoup moins !

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. – C'est toutefois, je crois, un tiers en moyenne. Certaines entreprises commencent à se plaindre.

M. Jean-François Husson. – Très juste !

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. – Si la collectivité territoriale commence à imposer la gratuité, la grogne augmentera. À titre personnel, avis défavorable.

L'amendement n°136 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°134, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. – Après l'alinéa 34

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Elle favorise le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives. » ;

II. – Après l'alinéa 44

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Elle favorise le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives. » ;

III. – Après l'alinéa 65

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Il favorise le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives. » ;

M. Guillaume Gontard. – Dans un souci de préservation de l'environnement et de la santé publique, cet amendement ajoute un objectif à l'action des AOM. Elles devront ainsi favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en

commun terrestres et les mobilités actives. Cela lutte contre le changement climatique.

Les voitures individuelles sont responsables de 54 % des émissions de gaz à effet de serre et les poids lourds de 21 %. Nos concitoyens veulent plus de transports collectifs, plus de trains notamment. Seuls 2 % des Français se rendent au travail à vélo, contre 31 % aux Pays-Bas et 5 % en Italie.

En 2017, le nombre de cyclistes victimes d'accident de la route a augmenté de 18 %. Les AOM doivent investir en faveur des mobilités actives.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Il n'est pas utile, dès lors que chaque AOM répartira les différents modes de déplacement. Garantissons la libre administration des collectivités territoriales.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Votre amendement est l'objet même d'une AOM, qui propose des solutions de mobilité alternatives à la voiture. Retrait.

M. Guillaume Gontard. – Je maintiens l'amendement. Les changements de pratique sont importants. Il y a un vrai changement à mettre en œuvre et à accompagner. Avec l'hydrogène et l'électrique, on ne changera rien. On remplace juste 40 millions de voitures thermiques par 40 millions de voitures électriques !

L'amendement n°134 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°804, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

I. – Alinéa 41

Remplacer le mot :

ou

par les mots :

et durable et

II. – Alinéa 42

Remplacer le mot :

ou

par le mot :

et

M. Frédéric Marchand. – Cet amendement précise les compétences de l'autorité organisatrice de la mobilité régionale. Il inscrit le développement durable dans les objectifs devant être poursuivis.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cet amendement pose des problèmes rédactionnels, sans plus-value. Avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Effectivement. Retrait ?

L'amendement n°804 est retiré.

M. le président. – Amendement n°404 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, MM. Capo-Canellas et Détraigne, Mmes Sollogoub et N. Delattre, M. L. Hervé, Mme Kauffmann, MM. Janssens, Bonnacarrère et A. Marc et Mme Billon.

Après l'alinéa 42

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Les services d'intérêt régional évoqués au I du présent article sont définis comme les services qui ne sont pas intégralement réalisés à l'intérieur du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 ou d'un syndicat mixte agissant selon les termes de l'article L. 1231-11.

Mme Michèle Vullien. – Cet amendement précise la notion d'intérêt régional. J'y ai travaillé avec le groupement des autorités organisatrices de transport.

La compétence d'organisation de la mobilité nouvellement dévolue aux régions s'accompagne d'une précision relative au périmètre sur lequel la région peut exercer ses missions. En effet, les services de mobilité pour lesquels la région devient compétente sont ceux « d'intérêt régional ». Or ce terme n'est pas précisément défini, ce qui risque d'engendrer des difficultés d'interprétation juridique.

Cet amendement définit ces services comme ceux dont la mise en œuvre opérationnelle n'est pas intégralement réalisée à l'intérieur du ressort territorial d'une AOM, ou d'un syndicat mixte de type loi « SRU » organisant, en lieu et place de ses membres, des services de transport publics réguliers ou à la demande.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cette définition n'est pas opportune. La région pourrait avoir à agir sur des services qu'elle exclut. Retrait, sinon avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – C'est inutile, l'intérêt régional est défini par la région, en vertu du principe de spécialité. Retrait ?

Mme Michèle Vullien. – Je le retire sans aucune conviction. (*M. Roger Karoutchi sourit.*)

L'amendement n°404 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°581 rectifié *bis*, présenté par M. Bérít-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 45

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Cette délégation peut, notamment, intervenir à la demande d'une ou plusieurs autorités organisatrices de la mobilité constatant, notamment, qu'un besoin de mobilité dépassant leurs ressorts territoriaux respectifs n'est pas satisfait.

M. Claude Bérít-Débat. – L'article premier permet à la région de déléguer l'exercice de sa compétence en matière d'organisation des mobilités à une

collectivité territoriale, à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, ou à une autre autorité organisatrice de la mobilité. A l'initiative de la rapporteure pour avis pour la commission des lois, nous avons supprimé le fait que cette délégation pouvait intervenir notamment à la demande d'AOM constatant un besoin de mobilités non satisfait, qui dépasserait leurs propres ressorts territoriaux. Cette possibilité donnée aux AOM est pourtant importante en ce qu'elle permet de signaler et donc de pouvoir remédier aux éventuelles carences en matière d'offres de mobilités qui pourraient subsister en certains points du territoire; l'un des objectifs du projet de loi étant précisément de supprimer les zones blanches de la mobilité. Réintroduisons donc ce cas de délégation afin de répondre aux besoins de mobilités des territoires.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cette disposition est superflue. Rien n'empêchera une AOM de formuler une telle demande.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La commission a en effet amélioré la rédaction : cette question est satisfaite par le droit en vigueur.

L'amendement n°581 rectifié bis est retiré.

M. le président. – Amendement n°60 rectifié *bis*, présenté par M. Karoutchi, Mme L. Darcos, MM. Charon, Daubresse et de Nicolaÿ, Mme Deromedi, M. Lefèvre, Mmes M. Mercier et Micouleau, MM. Morisset, Panunzi, Regnard, Sido, Vogel, Allizard, Babary et Bizet, Mme Bruguère, M. Calvet, Mmes Canayer et Chain-Larché, MM. Chaize, Cuypers, Danesi et Darnaud, Mme de Cidrac, M. de Legge, Mmes Dumas et Duranton, M. B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam, M. Ginesta, Mme Giudicelli, MM. Gremillet, Hugonet, Kennel et Laménie, Mmes Lassarade et Lavarde, M. Pemezec, Mmes Primas et Raimond-Pavero, MM. Revet et Savary et Mme Thomas.

Alinéa 56

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il est seul compétent pour délivrer un tel label dans le territoire de la région Ile-de-France.

M. Roger Karoutchi. – Cet amendement est d'une simplicité biblique ! Le code des transports permet à Ile-de-France Mobilités de délivrer un label « auto-partage ». Pour éviter une délivrance qui prêterait à débat, il est proposé de réserver l'exclusivité de l'édition d'un tel label à Ile-de-France Mobilités.

Mme Sophie Primas. – Excellent !

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Même si le droit est clair sur ce sujet, la précision peut être utile. Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Oui, la loi Maptam de 2014 est très claire. La seule autorité

compétente pour l'autopartage est bien Ile-de-France Mobilités. Pour éviter une loi bavarde, retirez-le !

M. Roger Karoutchi. – J'attendais du Gouvernement une sagesse...

Mme Sophie Primas. – Bienveillante !

M. Roger Karoutchi. – ...que je lui reconnais parfois.

Mme Sophie Primas. – Certaines initiatives locales se multiplient : la loi n'est donc peut-être pas suffisamment claire. Abondance de biens ne nuit pas !

L'amendement n°60 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°349 rectifié *bis*, présenté par MM. Karoutchi, Bascher, Bonhomme, Calvet et Cambon, Mme L. Darcos, M. Daubresse, Mmes Deromedi, Di Folco, Duranton et Estrosi Sassone, M. Ginesta, Mme Imbert, M. Laménie, Mme Lassarade, MM. Le Gleut, Lefèvre et Magras, Mmes M. Mercier et Micouleau et MM. Milon, Panunzi, Sido, Vial et Vogel.

Alinéas 73 et 74

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1221-4, il est inséré un article L. 1221-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-4-... – I. - Les opérateurs de transport souhaitant mettre en place un service de transport public essentiellement exploité pour son intérêt historique ou sa vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, doivent respecter les prescriptions générales d'exécution préalablement publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du code des transports.

« Les prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« Ces prescriptions sont contenues dans une convention conclue après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie. Il ne peut être accordé de droits exclusifs.

« II. – Les dispositions du I du présent article ne s'appliquent pas aux services bénéficiant d'une convention à la date d'entrée en vigueur de la loi n° du d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite convention. » ;

M. Roger Karoutchi. – Il s'agit de prendre expressément en compte les droits historiques existants, qui arriveront à leur terme dans le cadre de la désignation des opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique. Cela concerne l'Ile-de-France mais pas seulement.

M. le président. – Amendement identique n°383 rectifié *bis*, présenté par Mmes Primas et de Cidrac et MM. Schmitz et Laugier.

Mme Sophie Primas. – Défendu.

M. le président. – Amendement identique n°694 rectifié *quater*, présenté par MM. Marseille et Laugier, Mmes Vullien et Guidez, MM. Henno, Canevet, Janssens, Moga, Kern, Capo-Canellas et Bonnacarrère, Mme Tetuanui, M. Cadic et Mmes Billon, Goy-Chavent, Férat et de la Provôté.

Mme Michèle Vullien. – J'ajouterai seulement que les conditions d'exploitation des services de transport à vocation touristique, n'emportent ni diminution des ressources publiques, ni création ou aggravation d'une charge publique, les prescriptions qui sont posées étant à la seule charge des opérateurs.

M. le président. – Amendement n°814 rectifié *bis*, présenté par MM. Bargeton, Marchand, Lévrier, Gattolin et de Belenet.

Alinéas 73 et 74

Remplacer ces alinéas par cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1221-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1221-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1221-4-... – I. – Les opérateurs de transport souhaitant mettre en place un service de transport public essentiellement exploité pour son intérêt historique ou sa vocation touristique, et non soumis au règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, doivent respecter les prescriptions générales d'exécution préalablement publiées par les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1-1, L. 1231-3, L. 1241-1, L. 2121-3 et L. 3111-1 du code des transports.

« Les prescriptions prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions tels que définis au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

« Ces prescriptions sont contenues dans une convention conclue entre l'opérateur de transport et l'autorité organisatrice mentionnés au premier alinéa, après avis conforme de la collectivité compétente en matière de voirie. Il ne peut être accordé de droits exclusifs.

« II. – Les dispositions du I du présent article ne s'appliquent pas aux services bénéficiant d'une autorisation à la date d'entrée en vigueur de la loi n° du d'orientation des mobilités, qui peuvent se poursuivre jusqu'au terme de ladite autorisation. » ;

M. Frédéric Marchand. – Cet amendement précise les conditions de désignation des futurs opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique.

En présence de droits spéciaux ou exclusifs d'exploitation, il ne pourrait pas y avoir de désignation d'autres opérateurs de transports à vocation

touristique sur ce fondement. Les droits historiques existants, arriveront à leur terme au plus tard le 31 décembre 2024, dans le cadre de la désignation des opérateurs de services réguliers de transports de personnes à vocation touristique. Il s'agit de sécuriser les droits acquis et de prendre en compte des éléments d'exclusivité qu'ils contiennent.

Un avis conforme préalable du gestionnaire de voirie a pour objet de prendre en compte ces contraintes, notamment le lieu et l'implantation des points d'arrêt, mais aussi de maîtriser les risques de congestion des voies.

M. le président. – Amendement n°693 rectifié *ter*, présenté par MM. Marseille et Laugier, Mmes Vullien et Guidez, MM. Henno, Canevet, Janssens, Moga, Kern, Capo-Canellas et Bonnacarrère, Mme Tetuanui, M. Cadic, Mmes Billon, Goy-Chavent, Férat et de la Provôté et M. Delcros.

Alinéa 74

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Pour les transports à vocation touristique, quand ils sont des services publics réguliers, et dès lors que des droits spéciaux ou exclusifs d'exploitation dont ceux mentionnés au 1° du II de l'article L. 1241-6 du présent code, ne sont pas attribués, Ile-de-France Mobilités peut, après publicité mais sans mise en concurrence préalable, inscrire les exploitants au plan régional de transport. Sont susceptibles d'être inscrits les exploitants qui démontrent leur capacité technique à exploiter le service et selon les prescriptions posées par Île-de-France Mobilités, après avis conforme du gestionnaire de voirie compétent. » ;

Amendement n°1015 rectifié *bis*, présenté par M. Féraud et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'alinéa 74

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les exploitants des services publics réguliers définis à l'article R. 1241-15, dont la vocation est touristique, et qui démontrent leur capacité à exploiter le service selon les prescriptions posées par Île-de-France Mobilités ainsi que par celles posées par les collectivités en tant que gestionnaire du domaine, sur les territoires desquels ces transports sont exploités peuvent être inscrits par Île-de-France Mobilités au plan régional de transport. » ;

M. Claude Bérit-Débat. – Le monde rural défend Paris... Sur Paris, l'exploitation des lignes régulières à vocation touristique relève d'une double compétence, d'Ile de France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des services réguliers de transport, mais aussi de la Ville de Paris en tant que gestionnaire de domaine pour la définition des conditions de circulation et la gestion des points d'arrêt.

Il est proposé de définir ce double niveau de compétence pour permettre une croissance maîtrisée de ces lignes.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – La commission, à l'initiative de Mme Primas et M. Karoutchi, a déjà été dans ce sens. Avis favorable aux amendements identiques n°s349 rectifié *bis*, 383 rectifié *bis* et 694 rectifié *quater*. Retrait pour les autres ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage les objectifs de ces amendements : il faut mieux réguler les bus touristiques, en Île-de-France mais aussi en région, et définir des prescriptions environnementales.

Mais ne fragilisons pas les services autorisés en vertu du Plan Transport - et non de conventions. L'amendement qui a la bonne rédaction est le n°814 rectifié *bis*.

M. Roger Karoutchi. – Mais il prévoit aussi une convention...

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Oui, mais pour l'avenir ! Retrait de tous les autres amendements au profit de l'amendement n°814 rectifié *bis*.

M. Roger Karoutchi. – J'ai beaucoup d'estime pour le groupe La République en Marche... (*Sourires*) mais son amendement a sensiblement le même texte que le nôtre : ils parlent tous de convention. Alors si c'est pour dire que c'est l'amendement En Marche qui a gagné...

Les amendements identiques n°s349 rectifié bis, 353 rectifié bis et 694 rectifié quater sont adoptés.

Les amendements n°s814 rectifié bis, 693 rectifié ter et 1015 rectifié bis n'ont plus d'objet.

M. le président. – Amendement n°452 rectifié *bis*, présenté par MM. Requier, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin, MM. Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville et Vall.

Après l'alinéa 74

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 1512-1, il est inséré un article L. 1512-1-... ainsi rédigé :

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

M. Éric Gold. – Cet amendement facilite la construction d'infrastructures routières moins lourdes dans les zones enclavées. En effet, en matière de gabarits routiers, l'État applique des critères indifférenciés sur les infrastructures où il est maître d'ouvrage, avec des portions en 2x2 voies souvent trop chères et inutiles du fait de la faible fréquentation dans les territoires ruraux. L'idée est donc de

permettre de passer sur des gabarits moins imposants, mais plus faciles à financer, ce qui contribuerait à la mobilité et au désenclavement des territoires. (*M. Jean-Yves Roux applaudit.*)

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Avis favorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – C'est déjà prévu dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet). Aucune norme n'oblige l'État à faire systématiquement des 2x2 voies. Cet amendement est satisfait, retrait ?

L'amendement n°452 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°691 rectifié *bis*, présenté par MM. Marseille et Laugier, Mmes Vullien et Guidez, MM. Henno, Canevet, Janssens, Moga, Capo-Canellas et Bonnacarrère, Mme Tetuanui, M. Cadic, Mmes Billon, Goy-Chavent et Férat et M. Delcros.

Après l'alinéa 74

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 1241-9 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-9. – Île-de-France Mobilité est administré par un conseil assurant la représentation des collectivités territoriales qui en sont membres, de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France, de la Métropole du Grand Paris et des présidents des autres établissements publics de coopération intercommunale. » ;

Mme Michèle Vullien. – L'établissement public Île-de-France Mobilité est actuellement composé de la région, majoritaire avec quinze sièges, de la Ville de Paris avec cinq sièges, et des sept départements d'Île-de-France qui détiennent un siège par département soit sept sièges.

Siègent également à son conseil d'administration, sans contribution financière : la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France et un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), mais pas la Métropole du Grand Paris.

Cet amendement lui attribue un siège, à l'instar de la chambre de commerce et d'industrie et des autres EPCI d'Île-de-France, c'est-à-dire sans modifier la composition de l'établissement public. Un décret en Conseil d'État sera nécessaire pour en tirer les conséquences sur le nombre total de sièges et leur répartition.

M. le président. – Amendement n°443 rectifié *bis*, présenté par MM. Léonhardt, Artano et Roux, Mme M. Carrère, MM. Arnell, A. Bertrand et Corbisez, Mme Guillotin et MM. Collin, Labbé, Castelli, Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Après l'alinéa 74

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À l'article L. 1241-9, après les mots : « d'industrie d'Île-de-France », sont insérés les mots : « , des associations d'usagers ».

M. Olivier Léonhardt. – La répartition des investissements entre cœur d'agglomération et zones périurbaines n'est pas égale. Les habitants de ces dernières souffrent de trente ans de sous-investissement. Ils passent en moyenne 2h30 dans les transports par jour contre 1h15 pour les habitants de la zone la plus dense. Trains supprimés, bondés, voies affaissées sont leur lot quotidien.

C'est contraints qu'ils utilisent leur voiture. Mais on continue à investir surtout à Paris. La ville de Paris est surreprésentée, avec cinq sièges alors que les autres départements n'ont qu'un siège. Les usagers - deuxième financeur - n'ont pas même un siège. Appelant à la solidarité des élus périurbains, je leur demande d'associer les usagers.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Ce sont les départements franciliens ayant des compétences de voirie qui sont représentés. Ne modifions pas la gouvernance d'IDF Mobilités. Avis défavorable à l'amendement n°691 rectifié *bis*.

IDF Mobilités n'a pas vocation à être un organe délibératif, mais un lieu de décision. Les usagers sont représentés au Comité des partenaires. Avis défavorable à l'amendement n°443 rectifié *bis*.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La question de la représentation de la métropole du Grand Paris à IDF Mobilités est légitime. Mais il faut y répondre. Retrait de cet amendement n°691 rectifié *bis*, prématuré ?

La représentation des usagers et des entreprises est très importante - mais c'est le rôle des comités des partenaires qui seront consultés sur les offres, sur le versement transport et sur les tarifs.

M. Roger Karoutchi. – Je partage l'avis de la commission et de la ministre. Au STIF, il y avait deux représentants des usagers, qui se plaignaient d'être minoritaires. Et les entreprises se plaignaient de ne pas y être représentées. Nous avons trouvé une solution avec le Comité des partenaires qui marche bien. Ne cassons pas cet équilibre !

Aux temps glorieux du Comité des transports parisiens où le préfet avait la haute main... C'était autre chose ! Il imposait tout aux collectivités territoriales...

M. Olivier Léonhardt. – Sur 29 membres, demander un représentant, ce serait un problème majeur ? Je suis parfaitement convaincu que le Comité des partenaires était une bonne idée, mais cela n'est pas contradictoire.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Je soutiens cette proposition. Il suffit d'entendre ce qui se dit dans le pays : les citoyens ne veulent pas seulement être consultés, mais associés à la décision.

Je ferai des propositions sur les comités de suivi. Nos concitoyens ont l'impression que l'action publique est opaque. Il faut clarifier, sinon la crise de la représentation ne fera qu'empirer.

Dans le secteur des transports en commun, il y a urgence.

Mme Sophie Primas. – Visons l'efficacité. Donner aux usagers une voix, ce sera le pire : ils sont plus efficaces au Comité des partenaires. S'ils se retrouvent dans la situation des collectivités territoriales décrite par Roger Karoutchi, ils seront frustrés.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Ils peuvent être aux deux instances !

M. le président. – Vous n'avez pas la parole.

L'amendement n°691 rectifié bis n'est pas adopté.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°443 rectifié bis, mis aux voix par assis et levé, est adopté.

(Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR)

L'amendement n°137 est retiré.

M. le président. – Amendement n°510, présenté par Mme Vérien et les membres du groupe Union Centriste.

Après l'alinéa 83

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorité organisatrice des services de transports scolaires favorise l'ouverture de ces services à d'autres usagers. » ;

Mme Dominique Vérien. – En zone urbaine, les transports sont partagés par tous. En zone rurale, le seul transport en commun présent est le transport scolaire. Incitons l'autorité organisatrice des transports scolaires à les ouvrir à d'autres personnes.

M. le président. – Amendement n°705 rectifié, présenté par Mme Vérien, MM. Luche, Le Nay, Détraigne, Henno, Lafon et Bonnacarrère, Mme Billon, M. Longeot et Mme de la Provôté.

Après l'alinéa 83

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorité organisatrice des services de transports scolaires peut, à la suite d'une demande d'une commune bénéficiant de ce service, décider d'ouvrir l'usage du service de transport scolaire à des personnes tierces. En cas de surcoût pour l'autorité organisatrice des services de transports scolaires, une convention fixant le financement de cette mesure est passée avec la commune en question. » ;

Mme Dominique Vérien. – Dans une même région, certaines autorités organisatrices ont des pratiques différentes. Une commune pourrait

demander à l'AOM d'ouvrir les transports scolaires quitte à compenser la charge, par convention.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Cette faculté existe déjà mais l'amendement n°510 envoie un signal positif. Avis favorable. *(M. Michel Savin et Mme Frédérique Puissat applaudissent.)*

L'amendement n°705 rectifié est satisfait par le droit en vigueur. Retrait.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – L'amendement n°510 est déjà satisfait. Les AOM peuvent accueillir d'autres publics dans les transports scolaires, tout en veillant au maintien du caractère scolaire du service. Mais c'est une bonne base pour structurer des transports. Sagesse.

Retrait de l'amendement n°705 sinon avis défavorable.

Mme Dominique Vérien. – Merci pour ces avis. Les régions peuvent le faire mais certaines ne le font pas. La région Bourgogne-Franche Comté reprend cela uniquement dans les départements ayant déjà ouvert les cars scolaires. Donnons-leur un signal fort. Je maintiens l'amendement n°705 rectifié.

L'amendement n°510 est adopté.

L'amendement n°705 rectifié n'a plus d'objet.

M. le président. – Amendement n°22 rectifié bis, présenté par M. Longeot, Mme Vullien, MM. Cigolotti, Médevielle et L. Hervé, Mme de la Provôté, MM. Le Nay et Canevet, Mme Billon, M. Henno, Mme Vermeillet et MM. Laugier et Janssens.

Après l'alinéa 84

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article L. 3111-10, il est inséré un article L. 3111-... ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-... - L'autorité compétente en matière d'organisation des services de transport scolaire est consultée par l'autorité de l'État compétente en matière d'éducation sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire.

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire. » ;

M. Jean-François Longeot. – Depuis 2015, les régions doivent coordonner leur compétence transport scolaire avec le ministère de l'Éducation nationale.

Cet amendement propose d'ajouter dans le code de l'éducation une procédure de consultation des autorités organisatrices par les représentants de l'Éducation nationale pour encourager le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires de manière à enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

Les collectivités territoriales pourraient réaliser des économies sur le coût du transport scolaire, avec moins de véhicules nécessaires pour le service ; il y aurait également des bénéfices environnementaux - ainsi que pour l'emploi des

conducteurs, sur des durées de temps de travail plus longs.

M. le président. – Amendement identique n°79 rectifié *ter*, présenté par M. Vaspart, Mmes Lamure et Gruny, M. Lefèvre, Mmes Morhet-Richaud, Imbert et Canayer, MM. Priou, Karoutchi, Raison, Perrin, Piednoir et H. Leroy, Mme Ramond, MM. Darnaud, Genest, Bascher, Courtial et Cuypers, Mme Duranton, M. Daubresse, Mme Di Folco, M. D. Laurent, Mme Bruguière, MM. Gremillet et Moga, Mmes Renaud-Garabedian et Deromedi et MM. Bonnacarrère, Schmitz, Savary et Laménie.

Mme Marie-Thérèse Bruguière. – Il est défendu.

M. le président. – Amendement identique n°224 rectifié *ter*, présenté par M. Rapin, Mme Estrosi Sassone, MM. Mouiller, Vanlerenberghe et B. Fournier, Mme L. Darcos, MM. Kennel et de Nicolaÿ, Mme Chauvin, MM. Bazin, Guerriau et Chaize, Mme Micouleau, MM. Henno, Husson, del Picchia, Guéné et Chasseing, Mmes A.M. Bertrand et Garriaud-Maylam, M. Decool, Mme Lavarde, MM. Wattebled et Le Gleut, Mme Lherbier, M. Segouin, Mmes de Cidrac et Deroche, MM. Babary et Pointereau, Mme Noël et MM. Longuet, Charon et Malhuret.

M. Philippe Mouiller. – Cet amendement de bon sens est une demande forte des AOM. (*Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis, le confirme.*)

M. le président. – Amendement n°278 rectifié, présenté par M. Decool.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... - Après l'article L. 214-19 du code de l'éducation, il est inséré un article L. 214-... ainsi rédigé :

« Art. L. 214-.... – L'harmonisation géographique des temps scolaires étant un facteur déterminant pour l'organisation, la mise en œuvre et la qualité des transports scolaires, l'autorité organisatrice, compétente en matière d'organisation et de financement du transport scolaire, est consultée par écrit :

« 1° Par le recteur d'académie, sur les modifications de la structure pédagogique générale des établissements du second degré susceptibles d'entraîner des évolutions dans l'organisation des transports scolaires ;

« 2° Par le recteur d'académie, sur les modifications du calendrier scolaire régies par les dispositions du décret n° 90-236 du 14 mars 1990 fixant les conditions dans lesquelles le calendrier scolaire peut être adapté pour tenir compte de situations locales, ou par le directeur académique des services de l'éducation nationale agissant sur délégation du recteur d'académie, lorsqu'il a reçu délégation de signature pour procéder à ces modifications ;

« 3° Par le directeur académique des services de l'éducation nationale agissant sur délégation du recteur d'académie, sur :

« a) Les projets de création ou de suppression d'écoles, de regroupements pédagogiques intercommunaux ou d'établissements du second degré ;

« b) Les projets d'aménagement du temps scolaire ou de modification des horaires d'entrée et de sortie des écoles maternelles et élémentaires ;

« 4° Par les chefs d'établissement, sur les projets d'aménagement du temps scolaire relevant de l'autonomie de l'établissement public local d'enseignement qui ont une incidence sur l'organisation des transports scolaires. »

M. Jean-Pierre Decool. – L'objet est le même que les amendements précédents. La rédaction est plus complète dans l'organisation de la concertation entre AOM et établissements...

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Des dispositions réglementaires existent dans le code de l'éducation, mais elles n'ont pas été actualisées et ciblent toujours les départements. Avis favorable aux amendements n°22 rectifié *bis*, 79 rectifié *ter* et 224 rectifié *ter*, qui donnent une assise législative à cette consultation des autorités organisatrices par les établissements. Retrait de l'amendement n°278 rectifié, satisfait sur le fond.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage la préoccupation de ces amendements. Une meilleure articulation des horaires scolaires permet de mieux gérer les transports scolaires. Les AOM pourront aussi compléter le transport scolaire par le transport à la demande.

Ces dispositions sont déjà codifiées à l'article D. 213-29 du code de l'éducation ; certes non actualisé. Retrait, à défaut avis défavorable.

M. Daniel Gremillet. – Je me réjouis de l'avis du rapporteur. Madame la ministre, actuellement, cela ne fonctionne pas dans la région Grand Est. On bute parfois pour quelques minutes de décalage. Il faut adapter le dispositif. Parfois, on pourrait sauver des lignes TER grâce à cela, en supprimant un bus.

M. Philippe Mouiller. – Très bien !

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. – La précision relèverait peut-être du décret et non de la loi si tout allait bien et si l'état d'esprit général était le bon, mais ces quatre amendements sont vertueux en fluidifiant le trafic et en apportant de la valeur ajoutée sociale pour des emplois très précaires, ceux des chauffeurs.

Lorsqu'on demande à un proviseur de modifier un horaire, même s'il le veut, il n'ose pas affronter ses professeurs qui détestent les changements... Cela nous rassure sur notre travail : inscrivons-le dans la loi d'orientation, cela donnera plus de poids au changement – et quoique ces amendements aient une allure bien réglementaire...

Les amendements n°22 rectifié bis, 79 rectifié ter et 224 rectifié ter sont adoptés.

L'amendement n°278 rectifié n'a plus d'objet.

L'article premier, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°386 rectifié *bis*, présenté par Mme Vullien, M. Pointereau, Mme Sollogoub, MM. Chasseing et Détraigne, Mme Kauffmann, MM. L. Hervé, Janssens, Cigolotti, Bonnacarrère et A. Marc, Mmes Billon et C. Fournier et M. Delcros.

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L. Les transports publics de voyageurs du quotidien » ;

2° Le b quater de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics de voyageurs du quotidien qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 *bis* du présent code » ;

3° Au dernier alinéa du 2° du I de l'article 297, les mots : « et E à H », sont remplacés par les mots : « , E à H, L ».

II. La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme Michèle Vullien. – « Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre ni de réussir pour persévérer » disait Guillaume d'Orange. Je persévère donc, en dépit de l'heure tardive.

Nos concitoyens nous ont rappelé que la mobilité est un service de première nécessité du quotidien. La TVA sur les transports a augmenté de 5,5 à 7, puis à 10 %. On dit souvent qu'il est difficile de définir les transports du quotidien. On peut pourtant les définir comme des services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence.

Le rôle essentiel des transports publics de voyageurs favorisant la mobilité de tous et luttant contre les exclusions n'est plus à démontrer.

Il est donc primordial que les transports publics du quotidien soient désormais considérés comme un service de première nécessité comme ils le sont chez nos voisins européens : Belgique, Allemagne, Suède, Norvège, Portugal ou Angleterre - avec un taux de TVA réduit à 5,5 %.

M. le président. – Amendement identique n°630 rectifié, présenté par M. Bérit-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

M. Claude Bérit-Débat. – Évitions l'exclusion de l'accès aux transports d'une partie de la population. Le

taux de TVA des produits de première nécessité devrait être applicable aux transports.

M. le président. – Amendement n°141 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Après l'article 1er

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« – Les transports publics urbains et interurbains réguliers de voyageurs. » ;

2° Le b quater de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports publics urbains et réguliers de voyageurs pour lesquels la taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit mentionné au premier alinéa de l'article 278-0 *bis* du présent code ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la baisse du taux de crédit d'impôt mentionné au III de l'article 244 *quater* C du code général des impôts.

Mme Laurence Cohen. – Nous souhaitons une baisse de la TVA. En 2013, nous avons eu un débat sur le CICE. M. Hamon, alors ministre, affirmait que le crédit d'impôt bénéficierait au secteur des transports, ce qui compenserait la hausse de la TVA. Il n'y en a rien été. Depuis 2014, le taux de TVA a augmenté de 7 à 10 %. Toutes les fédérations de transport en commun demandent un taux réduit. Cette baisse de taux est une mesure de bon sens pour l'environnement et le social.

À l'heure des mobilisations des jeunes sur le climat, votez cet amendement.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Les transports, plus que jamais, sont un service de première nécessité mais la rédaction des amendements n°386 rectifié *bis* et 630 rectifié pose un problème de périmètre et de définition des transports du quotidien - et de conformité au droit européen. Avis défavorable.

L'amendement n°141 rectifié concerne aussi le transport urbain et rural. L'application d'un taux réduit devrait être plus restreinte, sinon les sommes seraient trop importantes. En commission, nous avons tenté de trouver des financements supplémentaires grâce à la TICPE. Avis défavorable, comme précédemment en commission.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Les services de transports sont essentiels à la vie de nos concitoyens. La hausse de TVA a augmenté les charges des AOM et non les tarifs, car la hausse a été compensée par le CICE. (*Mme Laurence Cohen proteste.*)

Le sujet est de finances publiques de l'État, des collectivités territoriales et des AOM, mais ne concerne

pas les usagers. Retrait ou avis défavorable sur tous ces amendements.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – Pendant des heures, on nous parle du grand débat. Le président de la République dit qu'il y a trop d'impôts, qu'il faut lutter contre le changement climatique et favoriser le pouvoir d'achat des Français. Si une mesure répond aux trois problèmes, c'est bien cette baisse de la TVA sur les transports publics !

Madame la ministre, quand on vous propose une solution de ce type, vous rétorquez que l'amendement est mal rédigé ; faites-nous donc des propositions plus conformes. En attendant, votons ces amendements.

Demandons aux AOM de baisser les tarifs quand la baisse de la TVA sera mise en œuvre. J'aurai le même avis sur le logement social.

Mme Laurence Cohen. – Qu'il n'y ait pas de malentendu. Oui, la hausse de la TVA a été au détriment des autorités organisatrices. Mais cette hausse a freiné l'amélioration des conditions de transports, les investissements et causé, avec le temps, des hausses de tarifs.

Je ne vois pas de différence entre les trois amendements... et donc ne comprends pas la hiérarchie que vous faites entre eux.

Le Gouvernement n'est pas à la hauteur des enjeux du climat. Nous dire qu'on règlera tout à la fin du grand débat, c'est du bluff ! Si le Gouvernement veut régler les problèmes, qu'il le fasse par la loi.

Mme Michèle Vullien. – Le surcoût a été répercuté. Pourquoi le cinéma est-il taxé à 5,5 % alors qu'il est moins « du quotidien » que les transports en commun ?

J'ai l'habitude de poser la question aux ministres des transports qui ont toujours trouvé de bons prétextes... Au moins, vous ne m'avez pas dit que le périmètre devait être précisé, à la différence de M. le rapporteur, qui a lu ce qu'on lui avait préparé...

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Comme vous, j'ai d'excellents collaborateurs qui m'appuient... (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

À la demande de la commission, les amendements identiques n^{os}386 rectifié bis et 630 rectifié sont mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n^o67 :

Nombre de votants.....	342
Nombre de suffrages exprimés.....	333
Pour l'adoption.....	109
Contre.....	224

Le Sénat n'a pas adopté.

L'amendement n^o141 rectifié n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n^o679 rectifié *ter*, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 331-15 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 331-15-... ainsi rédigé :

« Art. L. 331-15-... – I. – Une majoration du taux de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement peut être instituée par une délibération motivée afin de prendre en compte les conséquences sur la valorisation des projets d'aménagement résultant de la mise en place d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas nécessaire, d'une déclaration de projet.

« La majoration s'applique dans un périmètre arrêté par la commune, en accord avec l'autorité organisatrice de la mobilité et selon des critères définis par un décret en Conseil d'État. Les terrains et les immeubles soumis à la taxe ne peuvent être situés à plus de 1 200 mètres d'une station de transports collectifs créée ou desservie à l'occasion de la réalisation du projet de transports collectifs en site propre.

« Le taux de cette majoration est fixé en fonction de la part que la commune ou l'établissement de coopération intercommunale a prise dans la réalisation de l'infrastructure et ne peut excéder 20 % du taux de la part communale ou intercommunale.

« II. Les dispositions du I s'appliquent à la métropole de Lyon sur la part de taxe d'aménagement prévue au 3^o de l'article L. 331-2 et à la Ville de Paris sur la part de taxe d'aménagement prévue au 1^o de l'article L. 331-2. »

II. – Après l'article 1584 *ter* du code général des impôts, il est inséré un article 1584-... ainsi rédigé :

« Art. 1584-... – Une commune peut, sur délibération, majorer le taux de la taxe additionnelle aux droits d'enregistrement ou à la taxe de publicité foncière jusqu'à 0,5 % afin de prendre en compte les conséquences sur la valorisation des projets d'aménagement résultant de la mise en place d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas nécessaire, d'une déclaration de projet. L'entrée en vigueur de la majoration, dont la date est fixée par la délibération, ne peut intervenir plus de deux ans après la publication ou l'affichage de la déclaration d'utilité publique ou de la déclaration de projet. La délibération précise également la durée pendant laquelle cette taxe est exigible, qui ne peut excéder quinze ans.

« La majoration s'applique dans un périmètre arrêté par la commune, en accord avec l'autorité organisatrice de la mobilité et selon des critères définis par un décret en Conseil d'État. Les terrains et les immeubles soumis à la taxe ne peuvent être situés à plus de 1 200 mètres d'une station de transports collectifs créée ou desservie à

l'occasion de la réalisation du projet de transports collectifs en site propre.

« La majoration s'applique lors de la première cession suivant la mise en exploitation de l'infrastructure dans ce périmètre.

« Le taux de cette majoration est fixé en fonction de la part que la commune ou l'établissement de coopération intercommunale à fiscalité propre dont elle fait partie a prise dans la réalisation de l'infrastructure. »

M. Olivier Jacquin. – Cet amendement dote les collectivités territoriales d'un outil facultatif, qui existe dans d'autres pays, pour continuer à construire des infrastructures. Il s'agit de capter une partie de la plus-value foncière et immobilière réalisée du fait de la construction d'équipements de transport public.

Lors de la réalisation de coûteuses infrastructures par financement public, il y a fréquemment de fortes hausses des valeurs immobilières autour des gares, embranchements routiers ou autoroutiers, arrêt de métros ou de trams. Afin de faciliter le financement de celles-ci, cet amendement donne la possibilité aux collectivités de collecter une quote-part du gain suite à la construction de la structure qui l'a induit et que la collectivité a financé ou co-financé.

Il ne s'agit aucunement de créer une nouvelle taxe mais bien de revaloriser des taxes actuelles, dans des conditions très encadrées : la majoration de la taxe communale est limitée à + 20 % du taux en vigueur au moment de la prise de décision, la majoration des taxes additionnelles aux droits d'enregistrement ou de publicité foncière est limitée à 0,5 %, et n'est opérante que sur une durée prédéterminée.

Les droits de mutation à titre obligatoire étant affectés aux départements, il était préférable de passer par ces autres taxes.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous avons déjà eu l'expérience d'une telle taxe sur les terrains nus devenus constructibles. Toute taxe supplémentaire ne fait que renchérir le coût du foncier à bâtir. Avis défavorable. Il faudrait, pour être juste, prendre en compte les moins-values liées à d'autres infrastructures.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – La création de nouvelles taxes n'est pas ce que nos concitoyens attendent de nous.

Certes, au Japon, les infrastructures sont largement financées grâce à la captation de la rente foncière autour des gares. Le sujet mérite d'être creusé. Retrait ou avis défavorable.

Mme Marie-Noëlle Lienemann. – C'est un débat fondamental, si on ne veut pas que le privé capte des profits générés par l'investissement public. Si la rente foncière augmente le prix de la construction de logements sociaux, ce n'est pas forcément une bonne idée. Le sujet est plus global que le financement des transports.

Je ne voterai pas cet amendement, car le financement du logement social me semble prioritaire.

M. Philippe Mouiller. – Elle a raison !

M. Olivier Jacquin. – Je ne comprends pas que le rapporteur évoque des moins-values : on parle non pas des bordures des autoroutes, mais des abords des gares. Je ne vois pas en quoi ces taxes auraient une influence sur le marché foncier. Il ne s'agit pas de spolier des propriétaires, bien au contraire. Habitant du Grand Est, j'ai financé en partie, par mes impôts, la LGV Paris-Bordeaux. Une personne de ma connaissance a acheté un appartement près de la gare de Bordeaux, 400 000 euros il y a quatre ans ; il en vaut désormais 600 000 euros. C'est grâce à l'investissement public. Cette personne ne serait pas choquée de devoir redonner quelques milliers d'euros pour les infrastructures.

Merci pour votre réponse, madame la ministre. Je retire mon amendement.

L'amendement n°679 rectifié ter est retiré.

M. le président. – Amendement n°42 rectifié, présenté par M. Bonhomme, Mme Garriaud-Maylam, MM. Grosdidier et Regnard, Mme Bruguière, M. D. Laurent, Mme Lassarade, MM. Vogel, Milon et B. Fournier, Mme Deromedi, MM. Rapin et Cuypers, Mme Canayer, M. Karoutchi, Mme Duranton et M. Sido.

Après l'article 1^{er}

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1111-1 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Le droit consacré au premier alinéa inclut celui de se déplacer au moyen de modes de mobilité active afin de pouvoir relier par ce biais dans des conditions sécurisées, au minimum, son domicile et son lieu de travail, ainsi que les zones offrant des services publics et non-publics.

« Ce droit s'exerce pleinement lorsque la distance entre les différents lieux mentionnés au deuxième alinéa est inférieure à 10 kilomètres. Il s'exerce également sur de plus longues distances, par le biais de la multimodalité.

« À ce titre, les personnes mentionnées à l'article L. 1211-1 prennent les mesures nécessaires pour développer l'usage des mobilités actives notamment par l'éducation, la formation et la sécurisation de ces modes de déplacements. »

M. François Bonhomme. – Malgré des politiques ambitieuses de construction d'infrastructures de transports en commun, la fracture territoriale ne s'est pas résorbée, à tel point qu'en 2018 plus de sept millions de personnes en âge de travailler, soit 20 % de la population active, rencontrent des difficultés pour se déplacer. Ces difficultés n'ont pas été résolues par les politiques menées jusqu'à ce jour, alors même que 85 % des Français résident à moins de cinq kilomètres d'un service public ou d'un mode de transport.

Les politiques de transports tournées vers les modes de déplacement les plus énergivores ont conduit à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. En 2017, les transports sont responsables de 30 % des gaz à effet de serre et de 38 % des émissions de CO₂ de notre pays. Les voitures particulières sont responsables de plus de la moitié des émissions de CO₂ des transports.

Or la situation climatique et les objectifs fixés par l'accord de Paris nous commande de repenser en profondeur notre rapport à la mobilité et aux modes de déplacement.

Le développement des mobilités actives aura également des retombées positives en matière de santé publique. Selon une étude du Commissariat général au développement durable de mai 2016, le développement de l'usage du vélo et des transports en commun présenterait un bilan positif de plus d'un milliard d'euros.

Ainsi, cet amendement reconnaît à chaque personne le droit d'utiliser un mode de transport actif afin de relier, dans des conditions sécurisées, son domicile et son lieu de travail, ainsi que les lieux offrant des services publics et non publics, situés à de courtes distances. Pour les plus grandes distances, la multimodalité permet encore de faire une place à la mobilité active pour une partie du trajet à parcourir.

Avec 75 % des déplacements quotidiens qui font moins de huit kilomètres, la notion de courte distance concerne tous les déplacements inférieurs à dix kilomètres.

Afin que ce droit soit effectif, l'État et les collectivités territoriales doivent prendre des mesures d'éducation des plus jeunes et la formation des adultes à l'usage du vélo ou à l'utilité des trajets à pied sur de petites distances, ainsi que par la sécurisation de ces modes de transport, afin d'encourager leur usage.

M. Didier Mandelli, rapporteur. – Nous avons vu cet amendement comme un amendement d'appel. Le droit à la mobilité n'est pas opposable. Dans le cas contraire, cela serait une contrainte insupportable pour les AOM.

Dix kilomètres en plaine ne sont pas dix kilomètres en montagne. Laissons faire les collectivités territoriales. Retrait ou avis défavorable.

Mme Élisabeth Borne, ministre. – Je partage l'objectif de cet amendement : les mobilités actives sont un maillon essentiel d'une vision plus globale. C'est le sens du Plan Vélo : pistes cyclables, lutte contre le vol des vélos, garages sécurisés, apprentissage du « savoir rouler » avant la classe de sixième, forfait mobilité durable...

Mais laissons toutes les marges possibles aux autorités organisatrices. Retrait ou avis défavorable.

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis. – Je salue l'excellente intention de cet amendement. Mais il met en cause des autorités organisatrices, ainsi que

les départements gérant la voirie, qui ont encore une culture routière et oublient de se demander si une piste cyclable en site propre ne peut pas être ajoutée à tous les aménagements.

M. François Bonhomme. – Il y a beaucoup de progrès à faire dans ce domaine. Mais je retire mon amendement.

L'amendement n°42 rectifié est retiré.

ARTICLE PREMIER BIS

M. le président. – Amendement n°1030, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

.... - À la première phrase du premier alinéa de l'article 20-2 de la loi n°2010-597 relative au Grand Paris, le mot : « second » est remplacé par le mot : « deuxième ».

L'amendement de coordination n°1030, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article premier bis, modifié, est adopté.

M. le président. – Nous avons examiné aujourd'hui 116 amendements, dont 78 ce soir, il en reste 661.

Les conclusions de la Conférence des présidents sont adoptées.

Prochaine séance, aujourd'hui, jeudi 21 mars 2019, à 11 h 30.

La séance est levée à 1 h 25.

Jean-Luc Blouet

Direction des comptes rendus

Annexes

Ordre du jour du jeudi 21 mars 2019

Séance publique**À 11 h 30**

Présidence :
Mme Hélène Conway-Mouret, vice-présidente,
Secrétaires :
Mme Mireille Jouve - M. Victorin Lurel

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission, n°369, 2018-2019).

À 15 heures

Présidence :
M. Gérard Larcher, président

- Questions d'actualité au Gouvernement.

À 16 h 15 et le soir

Présidence :
Mme Catherine Troendlé, vice-présidente
M. Vincent Delahaye, vice-président

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission, n°369, 2018-2019).

Analyse des scrutins publics

Scrutin n°67 sur l'amendement n°386 rectifié *bis*, présenté par Mme Michèle Vullien et plusieurs de ses collègues, et l'amendement n°630 rectifié, présenté par M. Claude Bérit-Débat et les membres du groupe SOCR, tendant à insérer un article additionnel après l'article premier du projet de loi d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	342
Suffrages exprimés :	333
Pour :	109
Contre :	224

Le Sénat n'a pas adopté

Analyse par groupes politiques**Groupe Les Républicains (145)**

Contre : 143

Abstention : 1 – Mme Fabienne Keller

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher, président du Sénat

Groupe SOCR (74)

Pour : 74

Groupe UC (51)

Pour : 10 – Mme Annick Billon, MM. Philippe Bonnacarrère, Olivier Cigolotti, Bernard Delcros, Yves Détraigne, Mme Catherine Fournier, MM. Loïc Hervé, Jean-Marie Janssens, Mmes Nadia Sollogoub, Michèle Vullien

Contre : 41

Groupe LaREM (23)

Contre : 23

Groupe RDSE (22)

Pour : 9

Contre : 4 - M. Stéphane Artano, Mmes Nathalie Delattre, Véronique Guillotin, M. Franck Menonville

Abstentions : 8 - MM. Guillaume Arnell, Alain Bertrand, Joseph Castelli, Yvon Collin, Jean-Noël Guérini, Mme Mireille Jouve, MM. Jean-Claude Requier, Raymond Vall

N'a pas pris part au vote : 1 - M. Jean-Marc Gabouty, président de séance

Groupe CRCE (16)

Pour : 16

Groupe Les Indépendants (12)

Contre : 12

Sénateurs non inscrits (5)

Contre : 1

N'ont pas pris part au vote : 4 – Mmes Christine Herzog, Claudine Kauffmann, MM. Jean Louis Masson, Stéphane Ravier

Composition de CMP

Les représentants du Sénat aux commissions mixtes paritaires chargées de proposer, d'une part, un texte sur les dispositions restant en discussion de la **proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires** et, d'autre part, un texte pour les dispositions restant en discussion de la **proposition de loi organique relative à la nomination du directeur général de l'Agence nationale de la cohésion des territoires** et modifiant la loi organique n°2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution sont :

Titulaires :

MM. Hervé Maurey, Louis-Jean de Nicolaÿ, Patrick Chaize, Rémy Pointereau; Mme Nelly Tocqueville, M. Joël Bigot et Mme Françoise Cartron

Suppléants :

M. Jean-Marc Boyer, Mme Marta de Cidrac, MM. Guillaume Gontard, Benoît Huré, Jean-François Longeot, Mme Angèle Prévile et M. Jean-Claude Requier

*Conférence des présidents***Jeudi 21 mars 2019**

À 11 h 30

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

À 16 h 15 et le soir

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

SEMAINE SÉNATORIALE**Mardi 26 mars 2019**

À 14 h 30

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

À 16 h 45

- Questions d'actualité au Gouvernement

À 17 h 45 et le soir

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

Mercredi 27 mars 2019

À 14 h 30 et le soir

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

Jeudi 28 mars 2019

À 10 h 30, à 14 h 30 et le soir

- Trois conventions internationales examinées selon la procédure d'examen simplifié

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

SEMAINE DE CONTRÔLE**Mardi 2 avril 2019**

À 14 h 30

- Explications de vote des groupes sur le projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

De 15 h 30 à 16 heures

- Scrutin public solennel, en salle des Conférences, sur le projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

À 16 heures

- Proclamation du résultat du scrutin public solennel sur le projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (*procédure accélérée*)

À 16 h 15 et le soir

- Débat à la suite de la réunion du Conseil européen des 21 et 22 mars 2019

- Projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (*procédure accélérée*)

Mercredi 3 avril 2019

De 14 h 30 à 18 h 30

(Ordre du jour réservé au groupe SOCR)

- Proposition de loi portant diverses dispositions relatives aux mentions et signes de la qualité et de l'origine valorisant les produits agricoles ou alimentaires en examen conjoint avec la proposition de loi tendant à abroger la loi n°57-1286 du 20 décembre 1957 interdisant la fabrication de vins mousseux autres que la « Clairette de Die » à l'intérieur de l'aire délimitée ayant droit à cette appellation d'origine contrôlée

- Proposition de loi relative à l'affectation des avoirs issus de la corruption transnationale

À 18 h 30

- Débat sur les enjeux d'une politique industrielle européenne (*demande du groupe Les Républicains*)

Le soir

- Suite du projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (*procédure accélérée*)

Jeudi 4 avril 2019

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

De 16 h 15 à 20 h 15

(Ordre du jour réservé au groupe UC)

- Proposition de loi tendant à sécuriser l'actionariat des sociétés publiques locales et des sociétés d'économie mixte

- Proposition de loi relative à l'interdiction de la vente des drapeaux des associations d'anciens combattants et à leur protection

Éventuellement, à 21 h 45

- Suite du projet de loi relatif aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (*procédure accélérée*)

SEMAINE RÉSERVÉE PAR PRIORITÉ AU GOUVERNEMENT**Mardi 9 avril 2019**

À 9 h 30

- Questions orales

À 14 h 30 et le soir

- Sous réserve de leurs dépôts, conclusions des commissions mixtes paritaires sur la proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires (*procédure accélérée*) et sur proposition de loi organique relative à la nomination du directeur général de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (*procédure accélérée*)

- Nouvelle lecture du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la croissance et la transformation des entreprises

Mercredi 10 avril 2019

À 14 h 30

- Suite de la nouvelle lecture du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la croissance et la transformation des entreprises

- Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement (*procédure accélérée*) et projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi organique n°2010 837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution (*procédure accélérée*)

À 16 h 30

- Déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat, relative au Grand débat national, en application de l'article 50-1 de la Constitution

Le soir

- Suite de la nouvelle lecture du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la croissance et la transformation des entreprises

- Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement (*procédure accélérée*) et du projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi organique n°2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution (*procédure accélérée*)

Jeudi 11 avril 2019

À 10 h 30

- Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations

des chasseurs et renforçant la police de l'environnement (*procédure accélérée*) et du projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi organique n°2010-837 du 23 juillet 2010 relative à l'application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution (*procédure accélérée*)

À 15 heures

- Questions d'actualité au Gouvernement

À 16 h 15 et, éventuellement, le soir

- Suite de l'ordre du jour du matin

Suspension des travaux en séance plénière :**du lundi 15 au vendredi 26 avril 2019****SEMAINE DE CONTRÔLE****Lundi 29 avril 2019**

À 17 heures

- Débat sur le projet de programme de stabilité pour 2019 2023 (*demande de la commission des finances*)

Mardi 30 avril 2019

À 14 h 30

- Débat sur la zone euro (*demande du groupe Les Républicains*)

À 16 h 45

- Questions d'actualité au Gouvernement

À 17 h 45

- Débat sur le thème : « Quelle politique de lutte contre la pollution et le recyclage du plastique et, plus généralement, quelle utilisation du plastique en France ? » (*demande du groupe SOCR*)

Jeudi 2 mai 2019

De 14 h 30 à 18 h 30

(Ordre du jour réservé au groupe LaREM)

- Sous réserve de sa transmission, proposition de loi relative au droit de résiliation sans frais de contrats de complémentaire santé (*procédure accélérée*)

- Proposition de loi visant à clarifier diverses dispositions du droit électoral, présentée par M. Alain Richard et proposition de loi organique visant à clarifier diverses dispositions du droit électoral

De 18 h 30 à 20 heures et de 21 h 30 à minuit

(Ordre du jour réservé au groupe SOCR)

- Proposition de loi portant reconnaissance du crime d'écocide

- Proposition de résolution tendant à modifier le Règlement du Sénat pour renforcer les capacités de contrôler l'application et d'évaluer les lois