

**MARDI 19 MARS 2019**

**Questions orales**

**Orientation des mobilités (*Procédure accélérée*)**

## SOMMAIRE

<b>QUESTIONS ORALES.....</b>	<b>1</b>
<b><i>Désamiantage du tribunal de grande instance de Créteil</i></b>	<b>1</b>
Mme Laurence Cohen	1
Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice	1
<b><i>Formation des artisans</i></b>	<b>1</b>
Mme Christine Bonfanti-Dossat	1
Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail	2
<b><i>Financement des formations sur l'illettrisme</i></b>	<b>2</b>
Mme Maryse Carrère	2
Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail	2
<b><i>Transfert de la gestion des digues</i></b>	<b>3</b>
Mme Nadia Sollogoub	3
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	3
<b><i>Pollution en mer Méditerranée</i></b>	<b>3</b>
M. Roland Courteau	3
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	3
<b><i>Remplacement de l'enquête publique par une consultation en ligne</i></b>	<b>4</b>
Mme Martine Filleul	4
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	4
<b><i>Dessertes de la gare de Valence</i></b>	<b>4</b>
M. Gilbert Bouchet	4
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	4
<b><i>Agréments des auto-écoles</i></b>	<b>5</b>
Mme Dominique Estrosi Sassone	5
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	5
<b><i>Suppression d'un aller-retour Paris-Lausanne</i></b>	<b>5</b>
M. Jean-François Longeot	5
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	5
<b><i>Dessertes en trains à grande vitesse du bassin minier</i></b>	<b>6</b>
Mme Sabine Van Heghe	6
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	6

<b>Conséquences du forfait post-stationnement sur les opérateurs de la mobilité partagée</b>	<b>6</b>
M. Stéphane Piednoir	6
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	6
<b>Suppression d'arrêts de trains en Seine-Maritime</b>	<b>7</b>
M. Didier Marie	7
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	7
<b>Évaluation médicale de l'aptitude à la conduite</b>	<b>7</b>
M. Yves Détraigne	7
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	7
<b>Avenir de la centrale Émile Huchet de Saint-Avold</b>	<b>8</b>
M. François Grosdidier	8
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	8
<b>Cessation anticipée d'activité des agents de la fonction publique et amiante</b>	<b>8</b>
M. Yannick Vaugrenard	8
Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire	8
<b>Projet de fermeture du Groupement hospitalier Carnelle Portes de l'Oise</b>	<b>9</b>
M. Arnaud Bazin	9
M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	9
<b>État budgétaire des hôpitaux seino-marins</b>	<b>9</b>
Mme Céline Brulin	9
M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	9
<b>Protection sociale des journalistes pigistes établis hors de l'Union européenne</b>	<b>10</b>
M. Richard Yung	10
M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	10
<b>Structure mobile d'urgence et de réanimation de Quillan</b>	<b>10</b>
Mme Gisèle Jourda	10
M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	10
<b>Création de l'hôpital commun Lourdes-Tarbes</b>	<b>11</b>
Mme Viviane Artigalas	11
M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	11
<b>Situation des auxiliaires de soins territoriaux</b>	<b>11</b>
M. Daniel Chasseing	11
M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	11
<b>Couverture ciblée</b>	<b>12</b>
M. Louis-Jean de Nicolaÿ	12
M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	12

<b><i>Attributions de numéros de sécurité sociale aux personnes étrangères ou françaises nées hors de France</i></b>	<b>12</b>
Mme Nathalie Goulet	12
M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	12
<b><i>Conséquences des éoliennes terrestres sur la santé</i></b>	<b>13</b>
M. Christophe Priou	13
M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	13
<b><i>Avenir des urgences de l'hôpital Bécclère de Clamart</i></b>	<b>13</b>
Mme Christine Lavarde	13
M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé	13
<b><i>Obligation d'emploi des travailleurs handicapés</i></b>	<b>13</b>
Mme Annick Billon	13
Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées	14
<b><i>Situation des Américains accidentels</i></b>	<b>14</b>
Mme Jacky Deromedi	14
M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	14
<b><i>Médecine scolaire</i></b>	<b>14</b>
M. Michel Amiel	14
M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	15
<b><i>Fermeture de classes dans l'Oise</i></b>	<b>15</b>
M. Édouard Courtial	15
M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	15
<b><i>Avenir de l'orientation dans l'Aisne</i></b>	<b>15</b>
M. Yves Daudigny	15
M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	15
<b><i>Scolarité obligatoire dès 3 ans</i></b>	<b>16</b>
Mme Brigitte Lherbier	16
M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	16
<b><i>Scolarisation des élèves handicapés dans le premier degré</i></b>	<b>16</b>
M. Philippe Bas	16
M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	16
<b><i>Pièces d'identité autorisées pour voter</i></b>	<b>17</b>
Mme Catherine Procaccia	17
M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	17

<b>Enlèvement des épaves en l'absence de fourrière</b>	<b>17</b>
M. Alain Cazabonne	17
M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	17
<b>Sécurisation des établissements scolaires</b>	<b>18</b>
Mme Nathalie Delattre	18
M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	18
<b>Nombre record de cambriolages en 2017</b>	<b>18</b>
Mme Catherine Dumas	18
M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse	18
<b>HOMMAGE À UNE DÉLÉGATION DU BUNDESRAT</b> .....	<b>19</b>
M. Gérard Larcher, président du Sénat	19
<b>SEMAINE DE LA FRANCOPHONIE</b> .....	<b>20</b>
<b>ORIENTATION DES MOBILITÉS (Procédure accélérée)</b> .....	<b>20</b>
<b>Discussion générale</b>	<b>20</b>
Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports	20
M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	22
Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois	22
M. Benoît Huré, au nom de la commission des affaires européennes	23
<b>Question préalable</b>	<b>23</b>
Mme Éliane Assassi	23
M. Patrick Chaize	24
<b>Discussion générale (Suite)</b>	<b>26</b>
M. Ronan Dantec	26
M. Jérôme Bignon	26
M. Frédéric Marchand	26
M. Guillaume Gontard	27
M. Claude Bérit-Débat	27
Mme Michèle Vullien	28
M. Rémy Pointereau	28
M. Alain Fouché	29
M. Jean-Pierre Vial	29
Mme Martine Filleul	29
M. Jean Sol	30
<b>Rappel au Règlement</b>	<b>30</b>
M. Olivier Léonhardt	30
<b>Discussion des articles</b>	<b>31</b>
ARTICLE PREMIER A	31
M. Jean-Marc Boyer	31

Mme Fabienne Keller	31
Mme Éliane Assassi	31
M. Roger Karoutchi	31
Mme Denise Saint-Pé	31
Mme Nathalie Delattre	32
M. Raymond Vall	32
M. Jean-Claude Tissot	32
M. Olivier Jacquin	32
Mme Corinne Féret	32
M. Édouard Courtial	33
M. Pierre Ouzoulias	33
M. Roland Courteau	33
Mme Nelly Tocqueville	33
M. Michel Dagbert	33
M. Didier Rambaud	33
M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	33
Mme Élisabeth Borne, ministre	34
RAPPORT ANNEXÉ	43
<b>ANNEXES.....</b>	<b>64</b>
<i>Ordre du jour du mercredi 20 mars 2019</i>	<b>64</b>

## SÉANCE du mardi 19 mars 2019

71<sup>e</sup> séance de la session ordinaire 2018-2019

PRÉSIDENCE DE M. THANI MOHAMED SOILIH, VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :

M. YVES DAUDIGNY, M. JOËL GUERRIAU.

*La séance est ouverte à 9 h 30.*

*Le procès-verbal de la précédente séance est adopté.*

### Questions orales

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle trente-six questions orales.

#### *Désamiantage du tribunal de grande instance de Créteil*

**Mme Laurence Cohen.** – Depuis plus de vingt ans, le personnel du tribunal de grande instance (TGI) de Créteil dénonce la présence d'amiante dans les locaux, responsable de nombreuses maladies et certainement du décès d'une ancienne magistrate et de deux autres personnes en 2018.

Après plusieurs années de déni des autorités concernées, une expertise du bâtiment a démontré en 2006 que de l'amiante était bien présente dans les dalles au sol, les cloisons de bureaux, ou les volets coupe-feu du bâtiment qui date de 1977.

Dans la salle des archives où sont stockés les dossiers, le taux d'amiante atteignait 38 fibres par litre avant un désamiantage en 2009, puis 22,6 fibres par litre après les travaux, quand le seuil légal est de 5 fibres.

La mobilisation syndicale réunissant magistrats, policiers et fonctionnaires du TGI commence à être entendue, puisque les services du ministère ont assuré que tout agent qui en ferait la demande bénéficierait d'un suivi médical.

Ce suivi ne devrait-il pas être obligatoire ? Quelles mesures d'urgence prévoir ?

Pouvez-vous lui confirmer le calendrier des travaux, censés débiter au printemps 2019, ainsi qu'une enveloppe budgétaire de 5,2 millions d'euros ?

Pouvez-vous intervenir auprès du président du TGI afin qu'un comité d'hygiène et de sécurité, extraordinaire, commun aux ministères de l'intérieur, de la justice, des armées et au conseil départemental

du Val-de-Marne, se tienne dans les plus brefs délais ?

Cette demande légitime demeure refusée jusqu'à présent. **Mme Nicole Belloubet**, *garde des sceaux, ministre de la justice.* – Le TGI de Créteil contient de l'amiante comme beaucoup de bâtiments de cette époque. Il est soumis à ce titre à une réglementation spéciale. Le diagnostic réalisé au TGI de Créteil a conclu que les matériaux en question, n'étant pas friables, n'exigent pas un désamiantage.

Le ministère de la justice n'a jamais nié la présence d'amiante dans ces locaux. Après le décès d'une magistrate, le directeur des services judiciaires et la secrétaire générale adjointe du ministère se sont rendus sur place pour rencontrer le personnel. Ils ont annoncé qu'un empoussièrément généralisé serait mené en concertation avec les organisations syndicales et les agents. Le nombre de mesures imposé par les normes en vigueur a été complété par 192 puis 144 mesures, soit une densité exceptionnellement élevée de points de contrôles. Tous les résultats, disponibles depuis la semaine dernière, sont négatifs : aucune fibre n'a été détectée.

Toute personne craignant une exposition doit se présenter à la médecine préventive et des mesures ont été prises pour que les consultations puissent avoir lieu rapidement.

Depuis 2018, des travaux préparatoires de désamiantage ont commencé, avec la construction d'un bâtiment modulaire, et se poursuivront cette année. Des crédits ont été votés à cette fin dans le projet de loi de finances pour 2019.

Le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) départemental est compétent et se réunira prochainement sur le sujet.

**Mme Laurence Cohen.** – Merci pour ces précisions. Le personnel et le public du TGI manquent d'information. Ces travaux sont un réel serpent de mer. Je regrette qu'il n'y ait pas un suivi obligatoire et systématique, et que le personnel doive le demander et attirer notre attention pour être écouté.

#### *Formation des artisans*

**Mme Christine Bonfanti-Dossat.** – Tous les matins, plus de trois millions d'artisans font vivre notre économie : ils sont menuisiers, peintres ou boulangers, et, étymologiquement, mettent leur art au service d'autrui. Nous avons grand besoin d'eux, alors que nos concitoyens s'éloignent des produits *made in* mondialisés, pour se tourner vers le « fabriqué en »... Avec 1,3 million d'entreprises, 300 milliards d'euros de chiffre d'affaires, l'artisanat est un pilier majeur de notre économie. En Lot-et-Garonne, 8 000 entreprises et 12 000 salariés réalisent plus d'un milliard d'euros de chiffre d'affaires. Peut-on se passer d'eux ?

On pourrait le croire, hélas ! Depuis le 15 mars, les demandes de financement de la formation

professionnelle continue des artisans ne sont plus prises en compte. Pourquoi ? Vous avez pourtant porté la « loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel » C'est injuste et préoccupant.

Alors que la formation continue et l'apprentissage sont des leviers contre le chômage, comment comptez-vous agir pour l'artisanat ?

**Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail.** – Je partage votre conviction : l'artisanat, c'est le tissu économique de proximité qui irrigue notre territoire, le savoir-faire à la française...

Vous attirez mon attention sur le risque de suppression du financement des actions de formation des artisans par le Fonds national d'assurance formation des chefs d'entreprise artisanale (FAFCEA) à compter du 15 mars 2019, en application de la loi du 8 août 2016, en raison d'un changement de collecte et d'une baisse du niveau de celle-ci.

La loi relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels, transférait de la DGFIP à l'Urssaf la collecte de ces fonds, ce qui est une mesure de simplification bienvenue, mais cela s'est accompagné d'une baisse de la collecte.

De nombreux artisans salariés ont en effet refusé, à l'automne 2018, leur double assujettissement au régime de formation de salariés et de l'artisanat.

Une concertation a eu lieu, permettant la poursuite des formations en 2019. L'Acoss a sauvé à court terme le financement des formations par son versement d'hier au FAFCEA. Une mission de l'Inspection générale des affaires sociales rendra fin juin ses conclusions pour faire des propositions de plus long terme qui seront appliquées au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

**Mme Christine Bonfanti-Dossat.** – Merci de cette réponse encourageante. Les trois millions d'artisans veilleront à ce que votre parole soit respectée.

#### *Financement des formations sur l'illettrisme*

**Mme Maryse Carrère.** – Les sénateurs du groupe RDSE sont très attentifs à l'illettrisme, notamment numérique. L'association #STOPILLETTRISME, luttant contre l'illettrisme en milieu professionnel depuis 2013, s'inquiète de savoir comment seront désormais financées les formations professionnelles sur l'illettrisme.

Une incertitude plane sur le financement des formations professionnelles dédiées à l'acquisition et au développement des connaissances et compétences clés. Le plafonnement du Compte personnel de formation (CPF) passe d'une logique en heures à celle d'une somme de 8 000 euros sur dix ans, ce qui compromet les formations prévues pour les mois prochains, dans l'immédiat et dans les années à venir.

Les formations favorisant l'acquisition des connaissances et compétences clés et de lutte contre l'analphabétisme et l'illettrisme sont par nature des formations longues et coûteuses qui sont utiles seulement si elles sont déployées sur plusieurs années. Pourtant, on note une tendance au désinvestissement du champ des compétences clés au profit des formations courtes qualifiantes, qui ne correspondent pas au besoin de ces salariés en situation d'illettrisme.

Quel avenir réservez-vous à l'accompagnement des salariés en situation d'illettrisme et d'illectronisme pour la gestion de leur CPF ?

**Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail.** – Le Gouvernement s'est engagé pour toute action pour une croissance inclusive. La lutte contre l'illettrisme en fait partie. La bataille des compétences, où tous les salariés sont engagés, ne se segmente pas.

La loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel et les 15 milliards d'euros du plan de compétences y contribuent.

Les formations de lutte contre l'illettrisme sont éligibles au compte personnel de formation, parmi lesquelles la certification relative au socle de connaissances et de compétences professionnelles (CléA).

La loi a fixé l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions relatives au CPF au 1<sup>er</sup> janvier 2019, le décret relatif à l'organisation de France compétences, qui prévoit le montant des fonds destinés au CPF, a été publié le 30 décembre 2018.

Les plafonds de crédits de formation contre l'illettrisme sont supérieurs à ceux de la moyenne des salariés. Mais le CPF n'est pas le seul outil en la matière.

Nous devons aussi suivre les formations collectives qui ont été confiées aux régions, qui ont eu à cet égard des pratiques très variées. Certaines régions ont continué ces formations, mais d'autres les ont stoppées.

Nous en débattons dans le cadre des pactes régionaux d'investissement dans les compétences. Onze régions métropolitaines et trois collectivités d'outre-mer ont ainsi signé des pactes dans ce sens et je signerai un pacte fin mars avec la présidente de la région Occitanie.

Les savoirs de base, ce sont aussi les savoirs numériques et les compétences sociales et cognitives. Chacun doit savoir lire, écrire, compter et naviguer. Le CPF y contribuera.

**Mme Maryse Carrère.** – Faisons un effort spécifique pour ces formations, qui ne sont pas « classiques ». Treize millions de Français sont en situation d'illectronisme, souvent les Français les plus pauvres et éloignés de l'emploi, et souvent les moins de 35 ans les plus défavorisés...

### *Transfert de la gestion des digues*

**Mme Nadia Sollogoub.** – Je vous interrogerai sur les modalités de transfert de la gestion des digues au bloc communal en application de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite Maptam). À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre (FP) sont devenus gestionnaires des ouvrages de protection, le cas échéant par convention avec le propriétaire. Ils doivent donc déclarer les ouvrages mis en œuvre sur le territoire communautaire et organisés en un système d'endiguement ; annoncer les performances qu'ils assignent à ces ouvrages, ainsi que les zones protégées correspondantes ; et indiquer les risques de débordement pour les hauteurs d'eaux les plus élevées. Afin de faciliter la transition entre les anciens et les nouveaux gestionnaires, des périodes transitoires sont prévues.

En application de l'article 59, L'État continue d'assurer la gestion pour le compte des EPCI pendant dix ans, soit jusqu'au 28 janvier 2024.

Compte tenu des nombreuses inquiétudes que soulève ce transfert qui doit intervenir dans cinq ans, quels moyens financiers et techniques ont effectivement été programmés par l'État pour assurer la remise en bon état des digues dont il a la gestion aux EPCI en 2024 ?

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – François de Rugy m'a chargée de vous répondre. En effet, La compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations, dite Gemapi, a été confiée aux EPCI-FP pour concentrer au niveau du bloc communal des compétences jusque-là morcelées, et concilier ainsi urbanisme, prévention des inondations et gestion des milieux aquatiques.

Une période de transition a été prévue pour les ouvrages domaniaux de l'État jusqu'en janvier 2024, pendant laquelle l'État gère ces ouvrages pour le compte des intercommunalités. Certaines ont choisi d'anticiper le transfert. L'État travaille en lien étroit avec les collectivités territoriales en charge de la Gemapi, notamment pour la réalisation des travaux de renforcement.

La gestion des digues étant structurante sur le territoire, l'État doit veiller à leur bon état, *via* les travaux de renforcement.

Dans la LFI 2019, les crédits du Fonds de prévention des risques majeurs ne sont plus plafonnés. Jusqu'à 75 millions d'euros pourront être mobilisés. Après 2024, les travaux complémentaires pourront faire l'objet d'un cofinancement.

**Mme Nadia Sollogoub.** – À Charrin et Saint-Hilaire-Fontaine, dans le sud de la Nièvre, des arbres ont poussé sur les digues. En 2017, un bureau

d'études a estimé à 850 000 euros les travaux nécessaires, soit deux ans de travaux. Or l'État n'a investi que 50 000 euros. Qui paiera la différence ? L'EPCI n'aura les capacités ni en termes de financement ni en termes d'ingénierie pour le faire. Après déboisement, il faudra conforter les digues. *Quid* de la responsabilité en cas d'inondation, voire de rupture de digue - le pire scénario lors des inondations, alors que l'État n'a pas investi depuis quatre-vingts ans ?

### *Pollution en mer Méditerranée*

**M. Roland Courteau.** – La Méditerranée est en danger, victime des pollutions passées, phosphates, pollutions présentes, cosmétiques et plastiques, et soumise à l'horizon d'une génération à une pression de pollution d'origine anthropique de plus en plus forte dont les conséquences seront démultipliées par les effets attendus du changement climatique.

Sur la base de ce constat qui n'incite pas à l'optimisme, dans le cadre des travaux de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques technologiques (Opecst), j'ai avancé dix grandes propositions pour lutter contre la pollution sur l'ensemble du bassin et réduire l'écart, de plus en plus marqué, entre les rives nord et sud de cet espace commun.

Nicolas Hulot, ministre de la Transition énergétique, s'était engagé à mobiliser, *via* les ambassadeurs de France dans les 21 pays riverains, la plupart des ministres en charge de l'environnement, afin de mettre à l'étude une nouvelle gouvernance de lutte antipollution, actuellement trop dispersée et peu efficace.

Quelles initiatives comptez-vous prendre, afin de renforcer l'impulsion supranationale, pour lutter contre ces pollutions par des solutions consistant à limiter les atteintes humaines à des biotopes rares et fragiles, dans une mer véritablement en danger ?

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – La France est déjà très active dans la lutte contre la pollution en mer, partie prenante de la convention de Barcelone et de son Plan d'action pour la Méditerranée (PAM). Cette convention, qui regroupe l'ensemble des pays de la région, constitue le principal instrument juridique pour la protection de la Méditerranée contre les différentes sources de pollution et pour la préservation de sa diversité biologique.

La France finance aussi près de 20 % du Plan Bleu, *via* une subvention du ministère de la Transition écologique et solidaire. Dans le cadre du Plan Méditerranée pour une croissance bleue, la France lutte contre la pollution issue des navires, grâce à un réseau spécialisé des procureurs et des sanctions renforcées. Un plan de lutte contre les pollutions a

ainsi été activé dans ce cadre en octobre 2018 au large de la Corse.

La France est engagée dans la lutte contre les plastiques dérivants dans le cadre du G7, du G20, de la convention de Barcelone. À la COP22 de Marrakech, elle a lancé, en novembre 2016, la coalition internationale « Stop aux déchets plastiques ». Au niveau national, elle a appliqué la directive-cadre sur l'eau.

Lors du Comité interministériel de la mer, le Premier ministre a demandé une réduction des déchets plastiques sur tous les bassins versants.

Nous agissons donc sur tous les fronts pour lutter contre les différentes pollutions et protéger la Méditerranée.

**M. Roland Courteau.** – Je suis un peu déçu. Vous ne donnez pas suite aux engagements de Nicolas Hulot. La France doit prendre l'initiative de remobiliser les pays riverains de la Méditerranée. L'Union pour la Méditerranée (UPM) est en calaminée. Les rives Sud et Est ne réagissent pas aux injonctions du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) ou de la convention de Barcelone... Pourquoi ne pas suivre Nicolas Hulot ? Il y a urgence ! Il faut réagir avant que le point de non-retour ne soit dépassé.

#### *Remplacement de l'enquête publique par une consultation en ligne*

**Mme Martine Filleul.** – Votre Gouvernement a osé ! Oui, alors que les Françaises et les Français réclament une meilleure prise en compte de la parole citoyenne, il a osé limiter la démocratie participative sous prétexte d'une simplification.

Le décret du 24 décembre 2018 pris en application des articles 56 et 57 de la loi du 10 août 2018 pour un État au service d'une société de confiance, remplace, expérimentalement pendant trois ans, l'enquête publique - normalement prévue pour les projets soumis à autorisation environnementale - par une consultation en ligne dans les régions de Bretagne et des Hauts-de-France.

Ce choix n'est pas anodin : ces régions sont celles de la ferme des mille vaches, dans la Somme, et des parcs d'éoliennes de Villers-Plouich, dans le Nord.

Restreindre le débat public sur des installations ayant une incidence importante sur l'environnement, donc provoquant de fortes réticences, est une erreur, à l'heure où le développement durable et l'écologie constituent un enjeu important et font partie des préoccupations des habitants.

Par ailleurs, le recours à une consultation numérique se heurte à l'illectronisme qui touche 13 millions de Français. Dans les Hauts-de-France, 11 % de la population est concernée. Cette décision va donc à rebours d'une volonté de participation du plus grand nombre en excluant de fait de nombreuses personnes.

Cette expérimentation marque une totale déconnexion de votre Gouvernement, voire un profond mépris. Ne faudrait-il pas y mettre un terme ?

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – Le décret du 24 décembre 2018, pris en application de la loi du 10 août 2018, pour un État au service d'une société de confiance, a lancé cette expérimentation, dans le cadre qui ne vise pas à restreindre la participation des citoyens. Elle est conditionnée par des garanties en amont et en aval pour l'accès de tous. L'objectif est de pousser les porteurs de projet à concerter le plus en amont possible.

Des participations et la demande de communication du dossier sont possibles sur support papier, que ce soit *in situ* ou par voie postale. Cette expérimentation n'empêche donc pas ceux qui n'ont pas accès au numérique de s'exprimer.

**Mme Martine Filleul.** – Merci de votre réponse qui contribue à nous rassurer. Mais une information importante doit être menée auprès des citoyens : ce décret suscite en effet une forte émotion dans les territoires. Merci de pallier ce déficit de communication.

#### *Dessertes de la gare de Valence*

**M. Gilbert Bouchet.** – À la fin de l'an dernier, la SNCF a modifié la desserte de la gare de Valence et réduit le nombre de TGV le matin en direction de Lyon. C'est d'autant plus incompréhensible pour les élus, qu'elle avait sollicité l'aide de la communauté d'agglomération et de la région pour aménager cette gare, en principe en raison de la progression constante de sa fréquentation ! De nombreux élus vous ont écrit, ainsi qu'à la SNCF.

On a bien voulu nous indiquer que les perturbations sont liées à d'importants travaux à la gare de Lyon Part-Dieu. Les élus auraient été heureux d'être prévenus, car l'impact est lourd.

Au lieu de trois TGV arrivant à Lyon Part-Dieu avant 9 heures, il n'y en a plus qu'un seul qui arrive à 8 h 20. Nombre d'usagers ne peuvent donc plus prendre le train pour aller travailler le matin. Le soir, les départs ont lieu de Lyon-Perrache et non de la Part-Dieu. Nous craignons que la suppression en gare de Valence TGV entraîne une perte d'attractivité de notre région. Les usagers ne pourront bénéficier d'une substitution avec les TER, lents, et qui partent de Valence-Ville.

Face à ces enjeux pour la Drôme, veillerez-vous au rétablissement des TGV à la fin des travaux à Part-Dieu ?

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – Mme Borne m'a chargée de vous répondre.

Deux voies sur onze seront temporairement fermées à la gare de la Part-Dieu pendant les travaux importants affectant cette gare, qui devraient se poursuivre jusqu'en 2023. Cette contrainte technique a conduit SNCF Mobilités à adapter l'offre grande vitesse entre Paris et les régions de l'Est et du Sud-Est.

Les TGV Valence-Lyon sont réduits de quinze à douze en 2019 ; au retour, leur nombre est stable et reste à quinze. Valence continue à bénéficier de treize allers-retours quotidiens TGV vers Paris, dont trois depuis Valence-Ville.

Dans le sens Valence-Lyon, la contrainte des travaux est telle le matin qu'il n'est pas possible d'ajouter de TGV supplémentaire sans créer de conflit de circulation.

SNCF Mobilités sera attentive au rétablissement de la desserte à la fin des travaux. Elle continuera le déploiement des rames duplex, plus confortables et comportant plus de places. Élisabeth Borne sera particulièrement vigilante, pendant ces travaux, sur le niveau de service ferroviaire.

#### *Agréments des auto-écoles*

**Mme Dominique Estrosi Sassone.** – Actuellement, les établissements d'apprentissage à la conduite et les plateformes en ligne se voient délivrer des agréments par les préfets de département, comme le dispose l'article L. 213 du code de la route.

Or de nombreuses décisions de justice, issues de la jurisprudence de la cour d'appel de Paris et du tribunal administratif de Lyon, créent une grande confusion auprès des professionnels sur la portée nationale ou départementale de cet agrément.

Selon la partie réglementaire du code de la route, la portée nationale de l'agrément est reconnue : « les autorisations mentionnées [...] sont valables sur l'ensemble du territoire national ».

Pourtant, la mesure ne semble pas si claire puisque le rapport d'information de l'Assemblée nationale de décembre 2018 recommande d'inscrire dans le code de la route que l'agrément délivré par le préfet est bien national afin de « mettre un terme aux recours contentieux qui se multiplient ».

En témoigne la mobilisation des professionnels au fil des mois et sur tout le territoire qui constatent que certaines plateformes en ligne ne disposeraient que d'un seul agrément dans un seul département mais emploieraient des moniteurs dans plusieurs départements, voire toute la France, de façon bien moins transparente que les auto-écoles locales.

Partagez-vous la recommandation de déterminer le caractère national de l'agrément dans la partie législative du code de la route ? Comptez-vous clarifier le champ géographique de l'agrément préfectoral en fonction du caractère du demandeur, entre une auto-école traditionnelle ou bien une plateforme en ligne, ce

qui permettrait de réduire le contentieux judiciaire entre ces établissements ?

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – Le code de la route dispose que l'enseignement de la conduite est soumis à un agrément préfectoral de 5 ans délivré par le préfet du lieu d'implantation de l'établissement. C'est ce qui fonde la capacité de l'administration de diligenter des contrôles.

Dans les prochaines semaines, la Cour de cassation dira le droit sur les contentieux en cours.

Le Gouvernement respectera sa décision, il n'envisage en tout cas pas de régime différencié selon le type d'auto-école. Le contrôle effectué doit être le même pour tous les types d'opérateurs agréés. Quant au rapport de Mme Françoise Dumas, le Gouvernement en tiendra pleinement compte dans les évolutions qui s'avéreront nécessaires sur le plan réglementaire comme sur celui du contrôle.

**Mme Dominique Estrosi Sassone.** – J'entends bien, mais j'insiste sur le fait que l'agrément doit rester départemental. Il y va de la survie des auto-écoles et des emplois qu'elles représentent.

#### *Suppression d'un aller-retour Paris-Lausanne*

**M. Jean-François Longeot.** – La société Lyria a annoncé la suppression d'un aller-retour du train à grande vitesse (TGV) Paris-Lausanne via Dijon, Dole, Frasne et Vallorbe à compter de décembre 2019. Cette annonce a grandement surpris les collectivités concernées mais également les associations d'usagers. Une motion a été votée par le conseil départemental hier.

Cette ligne Lausanne-Paris est très importante pour le Haut-Doubs puisqu'elle favorise les échanges quotidiens entre la Suisse et la France. La suppression de cette desserte serait un signal négatif pour l'attractivité de notre territoire avec des horaires inadaptés aux besoins des usagers, et un risque majeur de fragilisation des dessertes maintenues.

L'ensemble du massif transfrontalier serait alors fortement fragilisé par cette dégradation du transport ferroviaire qui amorce le contournement de la Bourgogne-Franche-Comté, ce qui est totalement inacceptable.

Le Gouvernement entend-t-il faire preuve de fermeté pour une desserte ferroviaire équilibrée de ce territoire et respecter les engagements pris dans la loi pour un nouveau pacte ferroviaire ?

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – Mme Borne m'a chargée de vous répondre. À compter de 2020 et au moins jusqu'à 2026, la gare de Lausanne, en travaux, devra fermer deux voies sur huit, sans possibilité d'accueillir de TGV à modules multiples.

Dole et Dijon perdront un aller-retour par jour puisqu'il n'y en aura que trois sur quatre. Le niveau de service reste stable pour Mouchard et Pontarlier.

Lyria a rencontré les collectivités territoriales pour faire en sorte de ne pas dégrader le service. Elle offre notamment de remplacer les rames simples par des rames duplex. Le nombre de rames diminuera, mais pas la capacité. Élisabeth Borne est consciente que la capacité n'est pas tout, et que la fréquence est importante - et le Gouvernement veut que les décisions de desserte par les TGV soient concertées avec les collectivités territoriales concernées.

**M. Jean-François Longeot.** – Les arguments présentés ne sont pas sérieux ! Des travaux à la gare de Lausanne ne justifient rien. On nous annonce des trains à deux étages, certes, mais si c'est à des horaires qui ne conviennent pas, cela ne remplace pas une concertation de fond. Votre réponse ne me satisfait pas.

*Dessertes en trains à grande vitesse  
du bassin minier*

**Mme Sabine Van Heghe.** – Les inquiétudes sont grandes dans tout le bassin minier depuis l'annonce par la SNCF de changements dans l'évolution des dessertes TGV - en particulier, celles de Lens, Béthune, Boulogne-sur-Mer pour ne parler que du Pas-de-Calais ; seul le pôle d'Arras serait préservé. Ce serait grave pour la région. Si ces orientations se trouvent confirmées, c'est un très rude coup qui est porté en particulier au bassin minier alors même que ses atouts sont très importants. L'État s'est engagé à hauteur de centaines de millions d'euros sur dix ans pour la rénovation de maisons de mineurs. Les terrils jumeaux de Loos-en-Gohelle sont une magnifique illustration d'une reconversion économique et écologique réussie qui attire des milliers de touristes. Le bassin minier, c'est aussi un dynamisme culturel indéniable avec le Louvre-Lens qui accueille 500 000 visiteurs par an, un lieu de mémoire avec la nécropole nationale de Notre-Dame-de-Lorette qui attire plus de 400 000 visiteurs par an venus du monde entier et qui a reçu à quelques mois d'intervalle la visite de deux présidents de la République.

Quelle est la position du Gouvernement face à ces perspectives de diminution de desserte TGV affectant le bassin minier ?

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – Mme Borne l'a indiqué à plusieurs reprises, le dialogue entre la SNCF et les territoires doit précéder toute décision sur la desserte TGV. Or, il est évident que le projet initial de SNCF Mobilités n'a pas emporté l'adhésion des territoires : c'est ce qu'a montré la réunion organisée à Douai le 28 février avec les élus. Le ministre a envoyé un message clair : le Gouvernement veut garantir une desserte équilibrée du territoire, en particulier des villes moyennes.

Ce projet ne saurait se poursuivre contre les collectivités territoriales concernées. La SNCF a annoncé le 1<sup>er</sup> mars qu'elle abandonnait son projet en l'état et qu'elle ferait de nouvelles propositions.

La loi de réforme ferroviaire dispose que les concertations sont obligatoires à partir de 2021.

**Mme Sabine Van Heghe.** – Je ne demande qu'à vous croire. Alors que les citoyens ont l'impression que les territoires périphériques sont laissés pour compte, il ne faudrait pas abandonner le bassin minier.

*Conséquences du forfait post-stationnement  
sur les opérateurs de la mobilité partagée*

**M. Stéphane Piednoir.** – Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam), au 1<sup>er</sup> janvier 2018, les opérateurs de la mobilité partagée ne peuvent plus désigner le locataire responsable pour payer le forfait post-stationnement ; les entreprises doivent donc d'abord acquitter la somme due, avant de se retourner contre le locataire.

Les conséquences financières et organisationnelles pour les entreprises de location de véhicules sont de plus en plus importantes, jusqu'à remettre en question la pérennité économique de certaines d'entre elles. Les sociétés n'ont aucune garantie que les clients paieront.

Le Gouvernement n'a pas été inactif, avec la télétransmission du paiement ou la possibilité de modifier les conditions générales de vente. Mais cela n'empêche pas l'obligation pour les entreprises de faire des avances de trésorerie.

Madame la ministre, ne peut-on envisager que le locataire du véhicule soit désigné comme le responsable, qui doit acquitter le forfait post-stationnement ?

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – La réforme vise à donner plus de latitude aux collectivités territoriales, en remplaçant le système pénal national par une redevance d'occupation domaniale : ce sont désormais elles qui fixent le montant et les modalités du forfait de post-stationnement qui est dû en cas de non-paiement immédiat de l'amende. Ce système repose sur un redevable unique, le titulaire du certificat d'immatriculation - c'est le droit commun, qui s'applique aux loueurs de véhicules.

La question du paiement du forfait de post-stationnement relève de la relation entre le loueur et le locataire. Des dispositions réglementaires ont été prises pour faciliter le remboursement du forfait post-stationnement - comme la télétransmission du paiement avec l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, vous l'avez dit.

Le ministère des Transports réunira les acteurs pour mieux les accompagner dans la réforme.

**M. Stéphane Piednoir.** – Je prends acte de l’engagement du Gouvernement de réunir les opérateurs de la mobilité. La location de courte durée pourra s’étendre dans les années à venir. Il convient d’en faciliter les modalités.

#### *Suppression d’arrêts de trains en Seine-Maritime*

**M. Didier Marie.** – J’appelle votre attention sur la desserte ferroviaire en Seine-Maritime. Après la réduction de la desserte - la gare de Virville a ainsi fermé en 2018, la réduction des services en gare, la fermeture de nombreux guichets, la suppression de nouveaux arrêts de trains, comme Saint-Martin-du-Vivier, Foucart et Bolbec, apparaît incompréhensible.

Pourtant la fréquentation est en augmentation constante - c’est le cas à Saint-Martin-du-Vivier. La suppression des dessertes de Foucart et Bolbec crée un corridor de trente kilomètres sans arrêt. La gare d’Yvetot est surchargée, son parking est plein.

À l’heure du changement climatique, contraindre à utiliser la voiture est incompréhensible.

Quelles mesures le Gouvernement entend-il prendre pour garantir la desserte complète du territoire et empêcher la fermeture de ces gares ?

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d’État auprès du ministre d’État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – Les services TER sont exploités par SNCF Mobilités dans le cadre d’une convention avec la région Normandie, seule compétente en tant qu’autorité organisatrice des mobilités. L’État n’intervient pas. SNCF Mobilités travaille directement avec la région pour définir la nouvelle offre régionale de transport.

L’État, pour sa part, se mobilise pour les quatre trains d’équilibre du territoire entre Paris et la Normandie, en particulier ceux de la ligne Paris-Le Havre. Dans la nouvelle offre régionale de transport, les haltes de Bolbec et Foucart, ainsi que Saint-Martin-du-Vivier sont susceptibles de ne plus être desservies pour accélérer le temps de parcours et le rendre plus attractif. Mais c’est aux élus régionaux d’en décider.

#### *Évaluation médicale de l’aptitude à la conduite*

**M. Yves Détraigne.** – J’appelle votre attention sur l’instauration d’une évaluation médicale de l’aptitude à la conduite, notamment auprès des seniors.

La France est l’un des seuls pays à délivrer le permis de conduire à vie là où, dans la plupart des pays européens, il n’est valable que dix ans. À l’exception des affections médicales incompatibles avec l’obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire à durée de validité limitée listées dans l’arrêté du 31 août 2010, il n’existe pas, pour les conducteurs

non professionnels, de dispositif permettant de contrôler l’aptitude à la conduite dans la durée.

Le débat revient pourtant régulièrement sur le devant de la scène, dès qu’un accident impliquant un senior intervient... En octobre dernier, un conducteur de 92 ans a causé un accident et une jeune femme de 27 ans a dû être amputée d’une jambe. La pétition mise en ligne par son père a reçu plus de 97 000 signatures.

En France, une personne âgée de 80 ans qui a passé son permis il y a plus de cinquante ans peut ainsi conduire sans examen de ses capacités physiques liées à son âge ou à un traitement médical ou encore de ses connaissances du code de la route qui a évolué depuis le passage de son permis de conduire. Il ne s’agit pas de stigmatiser une catégorie de la population mais bien d’instaurer un contrôle - rapide et bienveillant - avec l’âge, pour garantir leur sécurité et celle des autres conducteurs.

Ce sujet complexe, qui touche à l’impératif de sécurité routière mais aussi aux conditions de vie quotidienne des personnes âgées, mérite d’être examiné dans le contexte actuel de vieillissement de la population.

En conséquence, quel est l’état des réflexions du Gouvernement sur l’opportunité d’un contrôle de l’aptitude à la conduite des seniors ?

**Mme Nathalie Goulet.** – Très bien !

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d’État auprès du ministre d’État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – En France, c’est l’aptitude à conduire et non l’âge qui importe. Un contrôle médical périodique est prévu par les articles R. 226-1 et R. 221-10 du code de la route pour les personnes souffrant d’une maladie appartenant à une liste d’affections médicales pouvant empêcher de conduire ; la liste des affections concernées est fixée par un arrêté du 21 décembre 2005.

L’article L. 221-14 du code de la route autorise les proches d’un conducteur de faire un signalement, à charge pour le préfet d’obliger alors le conducteur à passer un examen d’aptitude.

Les personnes âgées ne sont pas les automobilistes les plus impliqués dans des accidents, elles en sont plutôt des victimes.

Le Gouvernement poursuit donc une politique des mobilités qui encourage la mobilité du plus grand nombre, et qui valorise l’indépendance. L’État, avec les collectivités territoriales, soutient les stages à destination des seniors. Le Gouvernement n’a donc pas pour projet d’instaurer un contrôle spécifique pour les personnes âgées.

**M. Yves Détraigne.** – Qui se préoccupe de la déclaration des affections que vous avez citée ? Personne ne la connaît, à part quelques spécialistes... En revanche, ce que l’on voit, c’est que certains automobilistes sont des dangers publics.

**Mme Nathalie Goulet.** – C'est vrai !

*Avenir de la centrale Émile Huchet de Saint-Avoid*

**M. François Grosdidier.** – Nous nous sommes fixé un objectif national de fermeture des centrales à charbon car ce sont elles qui dégagent le plus de gaz à effet de serre. Hélas, le monde ne nous suit pas, pas même l'Europe et moins encore notre voisin allemand. À dix kilomètres de la frontière, la centrale thermique Émile Huchet, située sur les communes de Saint-Avoid et de Carling, en Moselle, doit cesser son activité charbon d'ici à 2022.

Il reste quatre centrales à charbon en France, deux appartiennent à EDF, deux à Uniper France - dont celle de Saint-Avoid, où l'entreprise a investi 1,2 milliard d'euros et projette d'y investir encore 600 millions d'euros pour une reconversion vers le gaz, dans sa tranche 6.

Or le Gouvernement bloque ce projet de reconversion vers le gaz. Ce serait une catastrophe sociale, une faute économique et un contresens écologique.

Les reclassements sur le bassin minier sont quasiment impossibles : nous avons tout essayé en quarante ans. Si EDF peut reclasser au sein de son groupe, ce n'est pas le cas d'Uniper.

Même si on veut développer les énergies renouvelables à côté du nucléaire, il faudra toujours du thermique pour produire lors des pics de consommation.

Si on supprime cette centrale, il faudra acheter l'électricité en Allemagne, où elle est produite au charbon voire au lignite. C'est nocif pour l'environnement.

Le Gouvernement envisage-t-il de revoir sa position ?

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – L'urgence écologique commande que nous réduisions nos émissions de gaz à effet de serre. C'est pourquoi, en novembre 2018, le président de la République a confirmé l'arrêt des centrales à charbon d'ici à 2022, c'est nécessaire pour atteindre la neutralité carbone en 2050 - ces centrales, chacun le sait, émettent beaucoup de gaz à effet de serre. L'Allemagne a pris le même engagement d'arrêt du charbon. Les études conduites par RTE démontrent que la sécurité d'approvisionnement du territoire sera assurée après la fermeture de la centrale à charbon à Saint-Avoid et de la centrale Fessenheim. L'État accompagnera les territoires. Un délégué interministériel a été désigné pour travailler sur les projets de territoire. Des groupes de travail ont été constitués, réunissant préfet de département, élus, employés et employeurs de la centrale.

Des mesures d'évolution et de reclassement des salariés sont préparées.

Uniper a lancé en novembre un appel à reconversion et reçu de nombreuses réponses.

**M. François Grosdidier.** – Je regrette cette langue de bois. En réalité, une fois les centrales fermées, dès qu'il y aura un pic de consommation, on achètera l'énergie allemande produite au charbon et au lignite juste de l'autre côté de la frontière !

Je ne peux même pas parler de dogmatisme écologique de votre part, puisque votre décision n'est que de l'affichage ! C'est l'environnement et les Lorrains qui font les frais de votre aveuglement.

*Cessation anticipée d'activité des agents de la fonction publique et amiante*

**M. Yannick Vaugrenard.** – Certains agents de la fonction publique reconnus atteints d'une maladie professionnelle provoquée par l'amiante cessent leur activité de manière anticipée.

Selon l'article 4 du décret du 28 mars 2017, l'allocation spécifique due au bénéficiaire est versée par le dernier employeur public ayant rémunéré l'agent avant sa cessation anticipée d'activité.

Lorsqu'un agent a été victime d'une maladie professionnelle provoquée par l'amiante et qu'il a poursuivi sa carrière en changeant d'employeurs, c'est son dernier employeur public qui doit assumer la charge financière de l'allocation spécifique, alors que ce dernier employeur n'a aucun lien avec la maladie professionnelle de l'agent.

Bien qu'il existe un fonds de compensation, la procédure qui permet le remboursement des sommes engagées par l'employeur oblige le dernier employeur public à assumer la charge financière liée au versement de cette allocation durant toute la première année. Cette charge peut peser lourdement sur l'équilibre financier d'une petite commune, qui doit avancer les sommes pour une année entière.

Madame la ministre, envisagez-vous de modifier ces règles, pour que l'allocation soit versée par l'employeur responsable de la maladie contractée par l'agent ? Ce serait de bon sens.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** – Il appartient effectivement au dernier employeur public de verser l'allocation. Dans la fonction publique territoriale, les sommes avancées sont remboursées par le fonds que vous avez cité. Le montant annuel de l'allocation spécifique fait l'objet d'une déclaration pour remboursement. Cette procédure de compensation prévoit que le dernier employeur assume la charge la première année avant remboursement, mais pas les années suivantes. Le procédé est complexe mais il n'apparaît pas opportun de le changer car il est difficile de déterminer l'employeur responsable de la maladie.

**M. Yannick Vaugrenard.** – Votre réponse ne fait que reprendre les informations que contient ma

question - vos services ont mal travaillé. Je prendrai un exemple : la commune de Saint-Malo-de-Guersac, en Loire-Atlantique, qui compte 3 000 habitants, et pour laquelle ce versement représente 40 000 euros, soit quatre points de fiscalité directe.

Pourquoi les collectivités territoriales doivent-elles attendre un an pour que le fonds les rembourse, alors que dans la fonction publique hospitalière, il y a un remboursement dès le premier trimestre ? Alignons au moins la fonction publique territoriale sur la fonction publique hospitalière.

*Projet de fermeture du Groupement hospitalier  
Carnelle Portes de l'Oise*

**M. Arnaud Bazin.** – Le Groupement hospitalier Carnelle Portes de l'Oise (GHCPO) doit fermer ses services de pédiatrie, de néonatalogie, des urgences pédiatriques et de réanimation. C'est une casse totale, alors que le GHCPO assure plus de 1 000 accouchements par an tandis que son service de pédiatrie ouvre ses 18 lits en saisonnalité.

La disparition de ces services indispensables est incompréhensible et inacceptable.

Cela mettrait à mal la santé des habitants. Quelque 35 millions d'euros ont pourtant été engagés dans une rénovation de deux bâtiments dans l'établissement de soins de suite et de réadaptation de Saint-Martin-du-Tertre. Maintenant, ces deux bâtiments ne seraient utilisables que si 15 millions d'euros supplémentaires étaient investis pour rénover un bâtiment de jonction !

Le Gouvernement a-t-il l'intention de fermer le site de Saint-Martin et d'assumer l'incroyable gaspillage de ces 35 millions d'euros ?

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** – Les établissements du Groupement hospitalier de territoire nord-ouest Vexin Val-d'Oise (GHT NOVO) se caractérisent par une santé financière fragile. Il faut passer par une reconfiguration de l'offre de soins pour garantir la meilleure prise en charge des patients.

La restructuration ne prévoit pas la fermeture du site de Beaumont-sur-Oise, mais consolide l'offre de soins de proximité, avec un souci constant de sécurité.

La mutualisation des lits de soins de réanimation est prévue pour garantir la prise en charge par des équipes hyperspécialisées. Le GHCPO continuera à offrir des soins de qualité.

**M. Arnaud Bazin.** – Ne confondons pas GHT NOVO et hôpital de Beaumont. La prise en charge pédiatrique se fera à Pontoise, à plus d'une heure de route pour certains. Comment feront les familles qui n'ont pas de voiture pour s'y rendre ?

*État budgétaire des hôpitaux seino-marins*

**Mme Céline Brulin.** – La quasi-totalité des hôpitaux de Seine-Maritime a terminé l'année dernière

en déficit. Cette même année, le déficit cumulé des hôpitaux normands a doublé pour atteindre 90 millions d'euros.

Cette situation est imputable, non à une mauvaise gestion, mais à un sous-financement chronique. À l'hôpital de Fécamp, l'on évalue à 20 % les besoins supplémentaires en équivalents temps plein pour les seules urgences. Au Havre, les 16 équivalents temps plein demandés ne correspondent même pas aux recommandations de la société française de la médecine d'urgence. De même, la maternité du Belvédère dans la région rouennaise est soumise à un plan pour un retour à l'équilibre financier qui entraîne des suppressions de postes, des non-remplacements de départs en retraite et une précarisation accrue des contractuels.

Il a fallu que sept agents de l'hôpital psychiatrique du Rouvray observent une grève de la faim en 2018 et que ceux du centre Pierre Janet se perchent pendant plusieurs jours, sur le toit de leur établissement pour obtenir des postes. Faut-il en arriver là pour obtenir les moyens nécessaires ?

Un décret de mai dernier a rendu possible, lorsque l'équipe médicale est prise par une sortie SMUR, de laisser les urgences sans médecin le temps que celui d'astreinte arrive de son domicile. Cette mesure est vécue avec beaucoup d'anxiété par les acteurs de terrain qui supportent mal que des réductions de postes mettent en danger la vie des patients.

Que comptez-vous faire, monsieur le ministre ?

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** – En 2018, 3 établissements publics comme privés de la Seine-Maritime ont bénéficié de 1,3 million d'euros de crédits de trésorerie nationaux ; 23 établissements, de 19 millions d'euros de crédits de trésorerie et de soutiens financiers régionaux.

Conscient du problème, le Gouvernement a réattribué le montant total du dégel de 415 millions d'euros pour accompagner les établissements de santé : 18,9 millions d'euros en Normandie, 8,1 millions d'euros pour la Seine-Maritime, dont 1,72 million d'euros pour la psychiatrie et 6,38 millions d'euros pour les établissements de court séjour.

Pour la première fois depuis dix ans, les tarifs hospitaliers sont revalorisés de 0,5 % en 2019. Cela renforcera le financement de la qualité et la pertinence des soins, les recettes ne seront plus liées à la seule quantité des actes, la fameuse T2A. C'est ce basculement qu'entend opérer le projet de loi Santé, dont vous aurez bientôt à débattre. Il confiera également, pour la première fois, aux médecins libéraux la responsabilité populationnelle d'un territoire.

*Protection sociale des journalistes pigistes  
établis hors de l'Union européenne*

**M. Richard Yung.** – Un flou juridique entoure la protection sociale des journalistes pigistes établis hors de l'Union européenne, de l'espace économique européen ou de la Suisse.

En France, selon le code du travail, les pigistes sont présumés salariés et affiliés obligatoirement aux assurances sociales du régime général. Ceux qui résident hors de l'UE ne remplissent généralement pas les conditions pour bénéficier d'un détachement ; en dépit de cela, ils acquittent des cotisations sociales en France au titre des rémunérations qui leur sont versées par les agences ou entreprises de presse françaises. Cela signifie-t-il que les pigistes sont maintenus au régime français de sécurité sociale et obtiennent le remboursement des frais engagés en raison des soins reçus dans leur pays de résidence ? Si oui, cela les dispense-t-il de s'affilier au régime local de sécurité sociale ? Si non, l'affiliation au régime local de sécurité sociale est-elle compatible avec le paiement, en France, de cotisations n'ouvrant aucun droit aux prestations d'assurance maladie ?

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** – Le principe général est celui de l'affiliation dans l'État du lieu d'activité.

Les pigistes résidant hors de l'Union européenne peuvent bénéficier du détachement dans le cas d'un accord bilatéral de sécurité sociale entre la France et l'État du lieu d'activité pourvu qu'ils remplissent les conditions suivantes : qu'ils aient travaillé en France préalablement à leur départ à l'étranger, qu'un lien organique existe avec leur employeur et que la durée de leur mission ne soit pas supérieure à la durée maximale prévue dans l'accord. Les cotisations doivent continuer à être versées en France et cela emporte exemption des cotisations au régime local de sécurité sociale. Le détachement est également possible dans le cadre de l'article L. 761-2 du code de la sécurité sociale, pour une durée de trois ans, renouvelable une fois.

Si les pigistes ne remplissent pas les conditions du détachement, le seul droit applicable est celui de l'État dans lequel ils résident et travaillent. L'employeur français est alors tenu de verser les cotisations au régime local de sécurité sociale, s'il existe, et ces personnes sont prises en charge par ce régime local. Elles ont la faculté d'adhérer à l'assurance volontaire proposée par la caisse des Français de l'étranger, dont nous réformons les tarifs pour la rendre plus attractive. Enfin, la CSG, la CRDS, assises sur le revenu d'activité, sont dues lorsque la personne est domiciliée fiscalement en France et affiliée à un régime français d'assurance maladie ; lorsque le domicile fiscal se situe hors de France, à une cotisation d'assurance maladie majorée.

**M. Richard Yung.** – Le détachement est difficile à obtenir, peu de pigistes remplissent les conditions. La plupart cotisent donc inutilement au régime social français, sans que cela leur ouvre des droits. Revoyez cette situation pour rendre cela plus juste.

*Structure mobile d'urgence  
et de réanimation de Quillan*

**Mme Gisèle Jourda.** – Les citoyens de la haute vallée de l'Aude doivent bénéficier du même accès aux soins urgents qu'ailleurs, en moins de 30 minutes. Le maintien de l'antenne de la structure mobile d'urgence et de réanimation (SMUR) de Carcassonne installée à Quillan, partiellement et régulièrement fermée depuis août 2017, est indispensable.

Des solutions existent pour garantir sa pérennité. D'abord, un appel à la solidarité régionale en associant à tour de rôle des urgentistes des établissements de Foix, Castelnaudary, Narbonne et Perpignan. Ensuite, le médecin urgentiste SMUR pourrait recevoir des patients régulés par le centre 15, dans le cadre d'une structure d'accueil de soins non programmés, en collaboration avec la maison de soins polyvalents située à Espéras et les maisons médicales de garde de Quillan et Limoux. Enfin, rechercher et organiser la participation d'un plus grand nombre de médecins généralistes du secteur.

Ces mesures font l'objet d'un plan d'actions priorisées et partagées dont les acteurs de terrain ont pris connaissance en décembre 2018. Le Gouvernement va-t-il appuyer la mise en œuvre de ce plan indispensable ?

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** – Les difficultés du SMUR de Carcassonne sont connues. L'ARS a confié une mission au Conseil national de l'urgence hospitalière, lequel a émis des préconisations qui sont reprises dans la feuille de route du 12 décembre dernier. Cette feuille de route, partagée par les acteurs hospitaliers et les élus, a été transmise au directeur de l'hôpital de Carcassonne, un comité de pilotage se réunira le 21 mars prochain.

Permettez-moi de rappeler ses axes principaux : refonder une équipe d'urgence au centre hospitalier de Carcassonne autour d'un projet médical ambitieux, recentrer les médecins urgentistes de Carcassonne sur leur cœur de métier, améliorer à la fois l'amont et l'aval des urgences hospitalières, expérimenter une organisation coordonnée entre ville et hôpital, instaurer une régulation supra départementale, mettre en place une organisation négociée avec les médecins généralistes pour un accueil des soins non programmés, régulé par le 15 ; enfin, assurer le fonctionnement autonome du SMUR de Castelnaudary avec une perspective d'ouverture 24 heures sur 24 sous réserve de revoir son périmètre d'intervention.

Une nouvelle réunion sera organisée avec les élus avant l'été pour faire le point sur l'avancement de cette feuille de route.

**Mme Gisèle Jourda.** – Merci. Nous serons vigilants. Il n'est pas acceptable que le SMUR de Quillan soit régulièrement fermé depuis deux ans.

#### *Création de l'hôpital commun Lourdes-Tarbes*

**Mme Viviane Artigalas.** – Alors que la demande d'égalité d'accès aux services publics est forte, le projet de loi Santé vise à mieux structurer l'offre de soins dans les territoires. Dans les Hautes-Pyrénées, le centre hospitalier de Tarbes et celui de Lourdes ont une direction commune depuis 2009 et élaborent ensemble leur projet médical depuis 2012. Un dossier pour la construction d'un nouvel hôpital a été élaboré afin de faire cesser une concurrence mortifère et surtout de doter ce territoire d'un outil moderne, offrant des conditions de travail optimales pour la communauté médicale et capables d'attirer de nouveaux médecins.

Élus locaux et parlementaires, direction et collège médical, personnels et praticiens soutiennent ce projet qui bénéficie également d'un appui fort de l'ARS d'Occitanie. Dernièrement, il a passé, avec succès, sa première audition devant le Comité interministériel de performance et de la modernisation de l'offre de soins, le Copermo, et les orientations stratégiques ainsi que le lieu d'implantation ont été validés.

L'État s'engagera-t-il aux côtés des collectivités pour soutenir et accompagner financièrement et techniquement ce projet ?

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** – Les centres hospitaliers de Tarbes et Lourdes, à 18 km l'un de l'autre, sont des piliers de l'offre de soins de court séjour dans les Hautes-Pyrénées. Ils représentent 58 % de l'activité du département, 64 % des passages aux urgences et 60 % de l'obstétrique.

Leurs locaux, anciens, ne permettent qu'une adaptation à la marge à l'évolution actuelle vers l'ambulatoire et les soins externes. Malgré les efforts, ils sont en déficit budgétaire. Raison pour laquelle, dès 2009, leur regroupement sur un site a été identifié comme une solution d'avenir.

Concrètement, des groupes de travail ont été mis en place au printemps 2017 pour y travailler. Le Copermo a reconnu son intérêt et validé sa localisation. Le dossier doit être encore consolidé, notamment sur son dimensionnement et sa trajectoire financière ; l'ARS y apporte son concours. Lorsqu'il sera finalisé, un appui financier sous la forme d'aides nationales à l'investissement pourra être clairement défini.

**Mme Viviane Artigalas.** – Merci. Attention à ne pas sous-dimensionner le projet, faute de moyens. À

la population locale, il faut ajouter la population touristique et les pèlerins de Lourdes.

#### *Situation des auxiliaires de soins territoriaux*

**M. Daniel Chasseing.** – Un aspect de la réglementation pose un réel problème aux responsables de la gestion du personnel dans les départements, en Corrèze comme ailleurs. Je veux parler des auxiliaires de soins territoriaux et assistants sociaux, contractuels des collectivités territoriales. En effet, la réglementation régissant la fonction publique territoriale leur permet d'exercer cette activité, sur un poste de remplacement et ce, en tant que contractuel non titulaire, pendant deux ans seulement, à la suite de quoi il leur faut absolument réussir le concours. Or ceux-ci étant très difficiles, seul un faible pourcentage de candidats est reçu, ce qui a pour effet d'empêcher toutes sortes de personnes, y compris des assistantes sociales très appréciées, d'accéder à ces postes.

Il y a parfois 800 candidats pour 50 places. Pourquoi se séparer d'une personne donnant toute satisfaction au profit de quelqu'un d'autre ne connaissant pas les collectivités territoriales et les patients ? Ne faut-il pas assouplir le concours ou institutionnaliser un régime de contractuel permanent pour ces postes, en fonction des besoins et du souhait des maires ou du président du conseil départemental ?

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** – Les emplois publics ont vocation à être occupés par des fonctionnaires recrutés par concours. Cependant, lorsqu'une collectivité est confrontée à une impossibilité effective de recruter un fonctionnaire, l'article 3 de la loi du 26 janvier 1984 l'autorise à recruter un contractuel pour une durée maximale d'un an renouvelable une fois.

Pour faciliter le recrutement d'auxiliaires de soins territoriaux et d'assistants socio-éducatifs, le Gouvernement a allégé le concours qui consiste à un entretien avec un jury. Le nombre de postes offerts aux concours est déterminé par les centres départementaux de gestion, en fonction du nombre de postes déclarés vacants et du nombre de candidats inscrits sur les listes d'aptitude. De nombreux lauréats du concours sont en recherche de poste, ils doivent être recrutés en priorité.

Dans le projet de loi Transformation de la fonction publique, qui sera prochainement présenté en Conseil des ministres, le Gouvernement proposera d'assouplir le recrutement de contractuels, notamment dans les petites communes. Cela devrait répondre à vos préoccupations.

**M. Daniel Chasseing.** – Merci pour cette réponse qui me satisfait. Les travailleurs sociaux qui font bien leur travail et résident avec leur famille sur le territoire doivent pouvoir continuer à travailler sur place.

*Couverture ciblée*

**M. Louis-Jean de Nicolaÿ.** – Je veux attirer l'attention du Gouvernement sur la priorisation des secteurs à couvrir dans le cadre du dispositif de couverture ciblée. L'enjeu est d'agir efficacement à l'échelle locale, ce qui reste très relatif après plus d'un an de mise en œuvre.

Difficile, en particulier, d'identifier des « grappes ». Aucune dans mon département de la Sarthe d'après la dernière remontée de septembre ! Les quatre communes sarthoises retenues étaient soit déjà traitées dans l'arrêté du 4 juillet 2018 reprenant l'ancien programme « zone blanche centres-bourgs », soit relevaient d'une grappe attribuée à un autre département ; et ce, alors que d'autres communes prioritaires avaient été identifiées fin 2017. À quoi sert donc la plateforme France mobile, dont on nous a vendu la pertinence ? Cela acte-t-il de son abandon ?

Finalement, les priorités sont celles définies dans l'atlas de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, l'Arcep. La voix des collectivités territoriales n'est pas entendue. Comment comptez-vous résoudre cette difficulté ?

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** – Mme Gourault, dont je vous prie d'excuser l'absence, m'a chargé de vous répondre. En janvier 2018, pour la première fois, les opérateurs se sont vu fixer des objectifs contraignants et vérifiables. En particulier, chacun s'est engagé à couvrir 500 nouveaux sites, grâce au nouveau dispositif de couverture ciblée.

Un premier arrêté de juillet dernier a identifié 485 sites ; un second, fin décembre dernier, 115. En effet, la Sarthe ne dispose pas de « grappe » aisément identifiable. Partant de ce constat, il a été proposé à l'équipe de la Sarthe, de participer à une expérimentation du processus d'identification de zones à couvrir. C'est ainsi que trois communes, Louplande, Nogent-le-Bernard et Évaillé, ont été reconnues comme prioritaires.

Pour 2019, le premier arrêté, qui sera publié début avril, devrait retenir Maisoncelles ; deuxième, qui sera mis en consultation publique avant la fin mars, Chenu, Saint-Pierre-du-Lorouër, Courcebœufs, Joué-l'Abbé et Ruillé-en-Champagne. Huit nouvelles zones ont été soumises par le ministère de la cohésion des territoires à l'étude des opérateurs.

La plateforme France Mobile est essentielle, elle sera maintenue et les ressources nécessaires lui seront données.

**M. Louis-Jean de Nicolaÿ.** – Merci pour ces communes. Tant mieux si la voix des territoires commence à être entendue sur ce dossier.

*Attributions de numéros de sécurité sociale aux personnes étrangères ou françaises nées hors de France*

**Mme Nathalie Goulet.** – Monsieur le ministre, vous connaissez mon TOC sur la fraude documentaire... Le numéro d'inscription au répertoire des personnes physiques, le NIR, est la clé d'entrée dans notre système de sécurité sociale pour les Français nés hors de France et les étrangers qui résident sur notre territoire - un étudiant Erasmus, entre autres exemples.

En 2011, le nombre de NIR était de 17,6 millions ; selon France Info, il y a quelques mois, ce serait plutôt 21 millions. La directrice de la sécurité sociale, auditionnée le 20 février dernier par notre commission des finances, donne le nombre de 18 millions pour les personnes nées à l'étranger ; le directeur de la CNAV dans l'édition du 29 janvier de *Libération* 114 millions, ce qui fait beaucoup au regard de la population française. Alors, monsieur le ministre, combien de NIR et, parmi eux, combien de NIR actifs ?

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** – L'inquiétude sur la fraude au NIR est légitime. Toutefois, les chiffres cités ne correspondent en rien à la réalité. Il serait regrettable que des citoyens stigmatisent les personnes nées à l'étranger et qu'on laisse penser que des prestations sont accordées sans contrôle.

D'un examen minutieux par le ministère, il ressort que 18 millions de numéros ont été attribués, la fraude serait de 0,2 % en 2017. Le taux supérieur cité ne concernait pas des fraudes avérées mais des anomalies avec, dans la plupart des cas, aucune intention frauduleuse.

La mission d'évaluation et de contrôle sur la fraude à l'obtention de numéro de sécurité sociale, présidée par le rapporteur général Vanlerenberghe, devrait rendre de premières conclusions dans les semaines prochaines.

Pour conclure, j'ajoute que le NIR, à lui seul, n'ouvre pas droit à prestation, les dispositifs de contrôle sont extrêmement complets et les comptes des organismes de Sécurité sociale sont tous certifiés depuis l'exercice 2013.

**Mme Nathalie Goulet.** – Merci de ne pas avoir répondu à ma question ! Je vois que vous reprenez les propos de la ministre, qui m'a traitée de menteuse... Pourtant, une note interne, émanant du service administratif national d'immatriculation des assurés, datée du 12 décembre 2011, indique que le nombre de numéros attribués sur la base de faux documents serait de 1,8 million. (*Mme Nathalie Goulet remet la note au ministre.*)

### *Conséquences des éoliennes terrestres sur la santé*

**M. Christophe Priou.** – Différentes observations effectuées par des exploitants agricoles sur le site éolien des Quatre Seigneurs à Puceul-Saffré sont inquiétantes. Dès septembre 2012, sont observés les premiers symptômes : diminution de production de lait, problème de vêlage, perte de bétail. Des témoignages vétérinaires précis font la relation avec la mise en service du parc éolien. Les riverains se plaignent de céphalées, de vertiges, de saignements de nez, de brûlures aux yeux et de troubles du sommeil.

En 2014 et 2015, après plusieurs échanges avec les services préfectoraux, des études complémentaires sont effectuées sur deux élevages proches. Un relevé de conclusions, suite à un audit conduit dans le cadre du groupe permanent de sécurité électrique (GPSE) en coordination avec la chambre d'agriculture de la Loire-Atlantique, fait apparaître une corrélation entre les anomalies relevées par le robot de traite et la production du site éolien. D'autres investigations sont en cours.

Compte tenu de cette situation, le Gouvernement entend-il appliquer le principe de précaution ?

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** – Le développement de l'énergie éolienne est un enjeu majeur pour la transition énergétique. Il suscite des interrogations, qui sont légitimes. Les ministères de la Santé et de l'Environnement ont saisi à deux reprises l'Anses, laquelle a considéré que les perturbations sonores n'étaient pas suffisamment élevées pour avoir des conséquences sanitaires directes. L'impact visuel serait un meilleur prédicteur de la gêne que l'impact sonore.

La réalisation préalable d'enquêtes pour appréhender les inquiétudes des riverains et leurs attentes permettrait de mieux cibler en amont la réalisation de ces recueils ; les résultats pourraient ainsi faciliter la caractérisation de l'éventuel impact sanitaire de ces installations et le lien avec la perception des pollutions par la population.

**M. Christophe Priou.** – Nous resterons vigilants. Nous attendons avec impatience le développement de l'éolien maritime. Pour ce qui est de l'éolien terrestre, le principe de précaution ne doit pas être un vain mot.

### *Avenir des urgences de l'hôpital Bécclère de Clamart*

**Mme Christine Lavarde.** – Je me réjouis qu'un élu des Hauts-de-Seine me réponde sur un sujet qui préoccupe les élus du Sud du département : la potentielle fermeture des urgences de nuit de l'hôpital Bécclère à Clamart.

Cet hôpital dessert un bassin de 400 000 habitants. Or depuis le départ non remplacé de plusieurs médecins urgentistes, les gardes de nuit ne peuvent

plus être assurées. Le recours à des vacataires a ses limites : ces derniers sont bien mieux payés que les titulaires ! À l'hôpital public, une garde de nuit est rémunérée quatre fois moins que dans le privé. L'assignation des salariés ne fait que déplacer le problème. « Soit on déshabille la journée, soit on déshabille la nuit ! », disent les médecins. Il faudrait six urgentistes le jour et deux la nuit, contre quatre le jour et un la nuit actuellement...

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** – Le ministère est conscient des difficultés de l'hôpital Bécclère. Depuis 2018, quatre postes sont vacants : ils sont publiés, financés, mais ne trouvent pas de candidats. Cela entraîne une dégradation des conditions de travail et du climat social.

Il n'est pas question de fermer les urgences de Bécclère la nuit ; ni la direction, ni l'ARS n'y sont favorables. Le groupe hospitalier a pris des mesures pour renforcer l'attractivité de ces postes.

La ville de Clamart est classée en zone d'action prioritaire pour l'accès à un généraliste mais pas pour les soins non programmés la nuit. Outre l'hôpital Bécclère, il existe trois services d'accueil des urgences complémentaires et une maison médicale de garde.

À la suite des Assises régionales des urgences, l'ARS a établi une feuille de route : améliorer la répartition régionale des médecins en formation et l'organisation au sein des structures ; soutenir l'investissement pour la modernisation ; mieux prédire, grâce à l'intelligence artificielle, les flux d'activités de soins non programmés.

**Mme Christine Lavarde.** – Les élus auront entendu que tout sera fait pour éviter la fermeture et assurer la continuité du service public. Mais il y a urgence à agir !

### *Obligation d'emploi des travailleurs handicapés*

**Mme Annick Billon.** – Les décrets d'application de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel définiront les nouvelles modalités de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés. Les contrats de sous-traitance passés par les entreprises ou collectivités aux établissements et services d'aide par le travail (ESAT), aux entreprises adaptées (EA) et aux travailleurs indépendants en situation de handicap (TIH) ne pourront plus être comptabilisés pour remplir leur obligation d'emploi.

Les futures modalités de calcul de recours à la sous-traitance seront définies avec un objectif de neutralité financière, affirme le Gouvernement. Toutefois, le risque est que les donneurs d'ordre ne soient plus incités à avoir recours à la sous-traitance. Cela pourrait fragiliser l'emploi des 250 000 personnes en situation de handicap qui y ont accès via l'accompagnement proposé par les ESAT, EA ou TIH. Comment le Gouvernement compte-t-il garantir la neutralité financière ?

**Mme Sophie Cluzel**, *secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées*. – La loi du 5 septembre 2018 réforme l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés afin de mieux distinguer emploi direct et emploi indirect, pour plus de transparence dans le décompte. À compter de 2020, les règles de déclaration des effectifs seront simplifiées et automatisées, pour en finir avec les cinq formulaires actuels. La complexité ne sera plus une excuse ! Enfin, nous rapprochons les règles entre secteur privé et public.

L'obligation d'emploi restera incitative pour le recours à la sous-traitance. Le montant des dépenses pourra être déduit en valeur du montant de la contribution due quand l'entreprise n'atteint pas les 6%. Selon nos simulations, les entreprises pourront déduire 25 millions d'euros en plus, soit 40 % de plus qu'aujourd'hui.

Notre intention est bien de continuer à valoriser le recours au secteur adapté et protégé, dont nous comptons doubler les effectifs. Cet engagement fort du Gouvernement s'accompagne d'un effort de 500 millions d'euros, et de 50 millions d'euros pour la formation, car ce secteur est indispensable à l'insertion professionnelle des personnes handicapées.

**Mme Annick Billon**. – Merci de ces précisions. La simplification et le rapprochement des règles sont nécessaires, le Sénat y travaille depuis longtemps. Les ESAT, EA et les TIH attendaient votre réponse.

#### *Situation des Américains accidentels*

**Mme Jacky Deromedi**. – Il faut trouver une solution pour les Américains accidentels. Sans quoi, au 31 décembre 2019, à l'expiration du moratoire, les banques européennes auront un choix cornélien à faire : soit enfreindre la directive européenne sur les services de paiement, soit enfreindre la législation américaine Fatca et risquer de lourdes pénalités.

Le Parlement européen va alerter le Congrès américain sur les problèmes rencontrés par les Américains accidentels. L'association qui les regroupe poursuit son combat.

Selon un rapport de la Cour des comptes d'octobre 2017, le principe de réciprocité n'est pas respecté dans l'application de l'accord franco-américain de 2013.

Les Américains accidentels sont en outre soumis à une double imposition liée au passage au prélèvement à la source. Avec l'année blanche, ils ne pourront bénéficier de crédit d'impôt aux États-Unis sur les revenus 2018. En conséquence, ils seront redevables en 2019 à la fois de l'impôt français sur les revenus 2019 et de l'impôt américain sur les revenus 2018.

Le Gouvernement avait promis qu'il entreprendrait des actions auprès du Gouvernement américain. Où en est-on ? Nous devons assistance à ces personnes qui sont des Français avant tout.

**M. Gabriel Attal**, *secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse*. – Veuillez excuser M. Le Drian, qui m'a chargé de vous répondre. Conscient des difficultés que peuvent rencontrer les binationaux franco-américains dans le cadre de l'application du Fatca, le Gouvernement a entrepris des démarches auprès des autorités américaines afin de les accompagner dans la régularisation de leurs obligations.

La France encourage les États-Unis à faciliter la procédure de mise en conformité des Américains accidentels mais ne peut être tenue pour responsable de certaines difficultés pratiques.

L'association des Américains accidentels a attaqué l'État devant le Conseil d'État pour demander l'annulation des mesures d'application de l'accord Fatca, qui participe pourtant à la lutte contre l'évasion et la fraude fiscales.

Le Gouvernement, lui, poursuit son action pour aider ces binationaux. Une mission interministérielle s'est rendue aux États-Unis en mai 2018 pour évoquer avec l'administration américaine la simplification des démarches de régularisation ou de renoncement définitif à la citoyenneté américaine. L'ambassade américaine à Paris s'est engagée à faciliter l'obtention du numéro de sécurité sociale américain et a créé une rubrique sur son site internet à destination des Américains accidentels.

Nous suivons cette question, en lien avec les autres États européens. La présidence de l'Union européenne a adressé un courrier le 8 mai 2017 au Secrétaire au Trésor américain. S'en est suivi un assouplissement sur la transmission des numéros d'identification fiscale à l'*Internal Revenue Service* (IRS), le fisc américain. Toutefois, l'administration américaine bute sur la réticence des sénateurs américains à tout changement législatif en la matière. Sur ce sujet, vos contacts avec vos homologues américains seront donc très appréciables.

#### *Médecine scolaire*

**M. Michel Amiel**. – Alors que le Gouvernement a mis en place un reste à charge zéro en matière d'optique et d'audition, les enfants, eux, sont pénalisés par la situation de la médecine scolaire.

En effet, comment s'assurer des capacités des enfants à bien entendre, et donc à bien comprendre, à bien voir, et donc à bien lire, sans dépistage par la médecine scolaire ?

La loi prévoit un bilan de santé pour tous les élèves avant le CP, mais moins de 25 % des enfants l'ont effectivement fait.

Mes collègues maires comme mes confrères médecins sont choqués du manque de moyens de la médecine scolaire. On compte 976 médecins scolaires pour 12,5 millions d'élèves, soit un pour plus de 12 000 élèves ! Dans certains départements, il n'y en a

aucun. Forcément, les plus démunis en souffrent le plus.

Il est important que les élèves soient en bonne santé pour être dans les meilleures conditions d'apprentissage. Alors que la prévention est au cœur du plan « Ma santé 2022 », quelle est la position du Gouvernement face à la perte de chances que subit toute une génération d'écoliers ? Quelles mesures rapides et concrètes, en attendant de nouveaux médecins scolaires ?

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** – La priorité du Gouvernement est de lutter contre les inégalités dès leur origine. En matière de santé, elles sont sociales et territoriales.

Nous sommes conscients de la répercussion de la santé sur la scolarité et inversement. La médecine scolaire souffre d'une faible attractivité : un tiers des postes sont vacants ! Nos premières mesures de revalorisation financière commencent à produire leurs effets.

Une formation spécialisée transversale de médecine scolaire a été créée, s'adressant aux étudiants de troisième cycle. L'enseignement débutera en novembre 2019. Le service sanitaire permettra également aux étudiants de découvrir cette profession.

L'application numérique Esculape est déployée dans toutes les académies depuis 2017.

La promotion de la santé en milieu scolaire est partie intégrante de la stratégie nationale de santé 2018-2022 et du plan national de santé publique. Nous savons que c'est un enjeu fondamental pour nos enfants.

**M. Michel Amiel.** – Nous partageons le diagnostic, j'espère que les indications thérapeutiques que vous préconisez seront au rendez-vous.

#### *Fermeture de classes dans l'Oise*

**M. Édouard Courtial.** – L'égalité des chances entre écoliers des villes et des campagnes est un principe fondamental de l'école de la République. Or dans l'Oise, les fermetures de classes annoncées pour la rentrée 2019 concernent très majoritairement des écoles rurales tandis que les ouvertures se situent en ville. Le taux d'encadrement augmente mais cache une grande disparité territoriale et correspond surtout au dédoublement des classes de CP et CE1.

Je vous invite à vous saisir de la proposition de loi que j'ai déposée, qui crée des réseaux d'éducation prioritaire (REP) ruraux pour prendre en compte les spécificités des écoles des champs. Sortons d'une logique démographique purement comptable. Cessons de prendre à l'un pour donner à l'autre et récompensons les investissements que consentent les communes pour maintenir une école ou créer un regroupement pédagogique intercommunal. Une école dans un village, c'est un gage d'avenir.

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** – Cette question est au cœur du pacte républicain. Une fermeture d'école peut impacter tout un bassin de vie. Certains territoires perdent des élèves, d'autres en gagnent, mais nous refusons l'approche strictement comptable. À la rentrée 2018, le premier degré a perdu 35 000 élèves, or loin de supprimer des postes de professeur des écoles, nous en avons créé 3 881. Le taux d'encadrement est en progression, plus dans les zones rurales qu'urbaines.

L'école de la ruralité fait partie des sujets souvent évoqués dans le grand débat national et nous en tirerons des enseignements. Pierre Mathiot et Ariane Azéma remettront leur rapport sur *Politiques éducatives et territoires* avant l'été 2019 ; nous prendrons alors des décisions pour adapter nos politiques.

**M. Édouard Courtial.** – Le taux d'encadrement s'améliore, certes, mais les disparités territoriales s'accroissent. En juillet 2017, le président de la République déclarait : « Les territoires ruraux ne peuvent plus être la variable d'ajustement. Il n'y aura plus aucune fermeture de classes dans les zones rurales ». Passons de la parole aux actes !

#### *Avenir de l'orientation dans l'Aisne*

**M. Yves Daudigny.** – Hétérogène, la carte des centres d'information et d'orientation (CIO) dépend de l'histoire et des partenariats noués. Dans l'Aisne, cinq des six CIO étaient hébergés dans des locaux du conseil départemental. Ceux de Tergnier et Hirson, encore liés au département, sont aujourd'hui menacés. Celui de Tergnier devrait être reventilé dans les établissements scolaires du secteur. Celui d'Hirson dessert sept collèges publics, un lycée général, un lycée professionnel, un lycée agricole, une maison familiale rurale, des établissements privés et un public adulte. En moyenne, il conseille et accompagne 800 personnes, réalise une quarantaine de validations des acquis de l'expérience et travaille avec une centaine de décrocheurs.

Alors que le président de la République signait, le 7 novembre 2018, le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, le CIO de Thiérache est menacé. Sur ce territoire rural fragile, la proximité répond à l'absence de mobilité. Le démantèlement du CIO d'Hirson romprait avec l'égalité territoriale.

Confirmez-vous le maintien du CIO d'Hirson dans un point d'accueil indépendant des établissements scolaires, l'avenir de son personnel et la prise en charge des frais par le conseil départemental ? C'est un enjeu de service public !

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** – L'orientation, trop longtemps facteur d'inégalités, est un sujet majeur. Le Gouvernement veut plus d'efficacité, c'est pourquoi il a transformé l'orientation

via un nouveau partage de compétences avec les régions. Celles-ci sont au contact du tissu économique, aussi sont-elles chargées d'organiser des actions d'information sur les métiers et les formations. L'État, lui, reste compétent pour définir la politique d'orientation et affecter les élèves.

L'objectif est de concentrer les actions dans les établissements scolaires, pour un maillage territorial plus fin. On constate un investissement plus important des personnels dans les établissements : 76 % du public scolaire et étudiant y est reçu et 75 % de l'activité des psychologues de l'Éducation nationale s'y déroule.

La nouvelle responsabilité confiée aux régions implique un resserrement de la carte des CIO, enclenché dès 2013. Dans l'Aisne, quatre CIO sont pris en charge par l'État : Château-Thierry, Soissons, Saint-Quentin et Laon. Ces structures ouvertes à tous assurent notamment une prise en charge de publics spécifiques. Leur localisation tient compte des temps de transport.

Des implantations supplémentaires sous forme de point d'accueil, comme à Hirson, relèvent de la responsabilité des collectivités.

**M. Yves Daudigny.** – Merci de cette réponse complète mais pas totalement rassurante. Le président de la République a signé un pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache. Le CIO d'Hirson est un exemple de la destruction des services de proximité et de la mutilation des territoires !

#### *Scolarité obligatoire dès 3 ans*

**Mme Brigitte Lherbier.** – Le projet de loi pour l'école de la confiance va rendre obligatoire l'école dès 3 ans. À Tourcoing, de nombreux élèves sont scolarisés tardivement, et rencontrent des difficultés d'adaptation. Leur cadre éducatif est dépourvu de stimulants intellectuels, avec la télévision pour horizon. Si la scolarisation dès 3 ans est louable, elle doit se faire en respectant le rythme biologique des enfants, et notamment le besoin de faire la sieste. Il sera plus que nécessaire d'adapter les conditions d'accueil aux tout-petits.

Les coûts liés à cette nouvelle obligation devront être pris en charge par les communes dès la rentrée 2019, alors que les gouvernements précédents ont grevé leur budget en se désengageant et que l'actuel a supprimé leur autonomie budgétaire en supprimant la taxe d'habitation. Rendre l'instruction obligatoire dès 3 ans risque d'avoir un effet direct sur le financement des écoles privées par les communes.

L'école obligatoire à 3 ans ne sera un succès que si les moyens suffisants sont prévus pour accueillir correctement les enfants tout en s'adaptant à leur rythme. Quelles sont les intentions du Gouvernement ?

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** – En rendant l'école obligatoire à 3 ans, le Gouvernement s'inscrit dans la suite des grandes mesures républicaines prises depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle pour garantir l'égal accès à l'instruction.

L'école maternelle est le lieu de l'épanouissement et des premiers apprentissages. La qualité de vie à l'école est un sujet essentiel, consacré par le code de l'éducation. Les emplois du temps sont pensés par les enseignants selon les âges. L'organisation de la sieste se fait en souplesse, selon les besoins de chaque enfant.

Des aménagements seront prévus dans l'organisation de la scolarité. La formation des professeurs des écoles sera renforcée pour une meilleure prise en compte des besoins des jeunes enfants.

L'abaissement de l'âge de la scolarisation étant une extension de compétences des collectivités territoriales, les dépenses supplémentaires engagées par les communes seront compensées par un versement de l'État annuel et pérenne.

#### *Scolarisation des élèves handicapés dans le premier degré*

**M. Philippe Bas.** – Ma question intéresse l'intégration des enfants handicapés à l'école de la République, principe posé depuis la loi de 2005.

J'ai constaté que les enfants en Unités localisées pour l'inclusion scolaire (ULIS) n'étaient pas comptés dans les effectifs pris en compte pour calculer le nombre d'enseignants à affecter à un établissement.

Cela peut conduire à diminuer le nombre d'enseignants dans des écoles qui ont des ULIS, et limiter, en conséquence, leur capacité à accueillir des enfants handicapés. Comptez-vous donner des instructions pour que l'on tienne compte des élèves handicapés des ULIS dans le décompte, afin d'améliorer la qualité de l'encadrement ?

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** – C'est la mission de l'école que d'accueillir tous les enfants sans distinction, comme le prévoit le bel article L111-1 du code de l'éducation. Le Gouvernement est particulièrement mobilisé sur cette question.

Les ULIS offrent aux enfants en situation de handicap la possibilité d'être inclus dans des classes classiques, d'y acquérir des compétences sociales et scolaires. Ils sont adaptés aux besoins des élèves, ce qui permet de mettre en œuvre un projet personnalisé de scolarisation.

L'effectif est limité à douze élèves qui sont inscrits dans une classe de référence et pris en compte dans les effectifs globaux de l'école. Jusqu'à présent, ces élèves n'étaient pas comptabilisés dans les effectifs de leur classe de référence, car l'ULIS était considérée

comme une classe à part entière - une mesure qui augmentait les décharges du directeur.

Désormais, l'ULIS est considérée comme un dispositif et les élèves concernés sont décomptés dans leur classe de référence. Les écoles comportant une ULIS font l'objet d'une attention particulière dans l'évolution de la carte scolaire.

**M. Philippe Bas.** – Merci de cette réponse. C'est un rappel opportun de la nécessité de bien prendre en compte les élèves handicapés dans nos ULIS pour maintenir le nombre d'enseignants nécessaire au bon accueil de tous élèves.

#### *Pièces d'identité autorisées pour voter*

**Mme Catherine Procaccia.** – Un arrêté du 16 novembre 2018 modifie la liste des pièces d'identité qui peuvent être présentées pour voter.

Non seulement, dorénavant, les passeports et cartes d'identité acceptés comme justificatifs devront être périmés depuis moins de cinq ans alors qu'auparavant aucune durée n'existait, mais en plus, seuls les nouveaux permis de conduire au format « Union européenne » seront autorisés, alors que la plupart des Français utilisent toujours le permis rose à trois volets, valable jusqu'en 2032.

Comment comptez-vous informer rapidement les citoyens, les élus et les bénévoles qui tiennent les bureaux de vote ?

Des dispositions spécifiques sont-elles prévues pour les personnes âgées, puisqu'un grand nombre d'entre elles ne voient pas l'utilité de renouveler leurs documents d'identité dans la mesure où elles ne disposent pas d'internet ou ne l'utilisent pas pour effectuer des démarches, sans compter les photos d'identité sécurisées bien compliquées à réaliser dans les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Ehpad) ?

Les cinq ans pour les cartes nationales d'identité (CNI) prévoient-ils la date d'expiration ou de validité, sachant que les CNI sont valables cinq ans de plus ?

Quelles sont les motivations de cette décision unilatérale ?

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** – Élu local, je suis particulièrement sensible à votre question ; j'ai été assesseur dans des bureaux de vote ; je sais donc combien elle est importante. Nous devons tenir compte des personnes âgées.

La pièce justificative de l'identité doit comporter une photo pour un meilleur contrôle par le président du bureau de vote, lequel devra s'appliquer avec discernement, comme le précisera la circulaire qui sera bientôt envoyée aux maires. La durée de péremption est fixée à cinq ans pour les CNI et les passeports.

Pourront donc voter les électeurs ayant une CNI de moins de vingt ans ou un passeport de moins de quinze ans.

L'arrêté se contente de reprendre la terminologie européenne telle que prévue par le décret du 9 novembre 2011 transposant la directive européenne du 20 décembre 2006 sur le permis de conduire. Le permis rose pourra être présenté jusqu'en 2033. Il reste encore un certain temps !

L'électeur disposera toujours de plusieurs moyens pour justifier son identité, afin de faciliter sa participation tout en limitant le risque de fraude. Le décret de 2018 laisse un temps raisonnable d'adaptation à tous les acteurs du processus électoral.

**Mme Catherine Procaccia.** – Pourquoi ne pas abroger l'ancienne circulaire plutôt que d'en faire une nouvelle ? Il faut parfois un mois et demi pour faire faire une CNI, en région Île-de-France. Ne voudriez-vous pas empêcher de nombreuses personnes âgées, mécontentes d'être frappées par l'augmentation de la CSG, d'aller voter ? (*M. le secrétaire d'État le nie.*)

Vous me parlez de vingt ans, la circulaire parle de cinq ans. Ce n'est pas très clair !

Laisser le président décider si une photo correspond à l'électeur, c'est donner le droit de vote à la tête du client !

#### *Enlèvement des épaves en l'absence de fourrière*

**M. Alain Cazabonne.** – En l'absence de fourrière, en milieu semi-rural et dans les communes ne disposant pas de fourrière municipale, il est extrêmement difficile pour les maires de procéder à l'enlèvement des véhicules abandonnés. Ces épaves privent les administrés de places de stationnement et menacent parfois la sécurité de la voirie publique. Comment faire ? Pourriez-vous préciser les règles applicables ?

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** – Le ministre de l'Intérieur m'a chargé de vous répondre. Trois cas se présentent. Les véhicules en voie d'épavisation peuvent être mis en fourrière, gérée par l'État s'il n'y a pas de fourrière municipale, et livrés à la destruction à la demande du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent. Le propriétaire doit rembourser les frais d'enlèvement ainsi que les frais de garde en fourrière.

Les épaves doivent être remises en état sur injonction du maire dans un délai de dix jours, ou transférées à un centre de véhicules hors d'usage agréé dans le même délai. Sinon, un expert automobile détermine, aux frais du propriétaire ou du dernier titulaire du certificat d'immatriculation, si le véhicule est réparable.

Les propriétaires de « déchets » au sens du code de l'environnement sont mis en demeure. Le maire peut obliger le dernier propriétaire connu de procéder

à l'enlèvement du véhicule. Au bout d'un mois, si l'épave n'a pas été enlevée, le maire peut faire procéder d'office à l'enlèvement du véhicule et à son transfert à un centre de véhicules hors d'usage agréé, aux frais de la commune faute de pouvoir les imputer au propriétaire.

**M. Alain Cazabonne.** – Merci de votre réponse détaillée et brève.

### *Sécurisation des établissements scolaires*

**Mme Nathalie Delattre.** – Quel est l'avenir du Fonds interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation (FIPDR) ?

L'article 5 de la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, a créé ce fonds, pour financer des actions s'inscrivant dans les plans de prévention de la délinquance, dans le cadre de la contractualisation mise en œuvre entre l'État et les collectivités territoriales en matière de politique de la ville.

Une partie importante de ce fonds est consacrée à la sécurisation des établissements scolaires, ne relevant pas, le plus souvent, de la politique de la ville, conformément à la circulaire commune des ministères de l'Éducation nationale et de l'Intérieur du 29 septembre 2016, complétée en 2017 et prolongée en 2018.

Les demandes de financement ont été arbitrées par les préfets de région, *via* une enveloppe régionale de crédits dédiés. Ainsi, les collectivités territoriales, associations, sociétés ou organismes propriétaires d'établissements scolaires publics ou privés sous contrat ont obtenu une aide au financement de la sécurisation périmétrique ou volumétrique des bâtiments, comprise entre 20 % et 80 % du montant des opérations.

De tels investissements s'appuient directement sur le plan particulier de mise en sûreté des écoles concernées ou sur le diagnostic sûreté dressé par les référents *ad hoc* « sûreté » de la police et de la gendarmerie. Or ce volet du fonds interministériel ayant été rapidement épuisé en 2018, certaines communes candidates n'ont pu se voir attribuer une telle subvention. Certains services de l'État demandent de monter des dossiers 2019 en attendant la circulaire 2018.

Comment répondez-vous aux demandes légitimes des communes ?

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** – Je connais votre mobilisation sur les questions scolaires. Vous étiez encore il y a peu aux côtés de Jean-Michel Blanquer dans votre département. En 2017, 50 millions d'euros ont été mobilisés sur le FIPDR pour la sécurisation des écoles et des établissements scolaires. Ainsi, 10 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et 3 millions d'euros

en crédits de paiement (CP) ont été ouverts dans la loi de finances rectificative de 2016, sous la forme d'un report vers 2017 ; puis 25 millions d'euros en autorisations d'engagement et 15 millions d'euros en crédits de paiement dans la loi de finances initiales pour 2017 et 6,9 millions d'euros en autorisations d'engagement et 10,8 millions d'euros en crédits de paiement dans le cadre de la programmation initiale pour 2018.

Depuis 2016, 38,28 millions d'euros ont été engagés et 32,6 millions d'euros payés, pour 6 504 établissements, dont 5 728 publics, dans tous les départements métropolitains, sauf le Loiret et les Hautes-Alpes, plus 88 en outre-mer.

En 2019, l'enveloppe sera dotée exceptionnellement de 12 millions d'euros, pour clore l'engagement annoncé.

Un plan interministériel de lutte contre les violences scolaires sera prochainement annoncé.

### *Nombre record de cambriolages en 2017*

**Mme Catherine Dumas.** – En fin d'année dernière, lorsque j'ai déposé ma question orale, je ne savais pas que les chiffres seraient aggravés par les troubles dont nous voyons le spectacle affligeant chaque samedi, dans la capitale, comme ce week-end aux Champs-Élysées. Mais les ministres convoqués cet après-midi en commission nous donneront sans doute des explications là-dessus.

Le bilan annuel de l'enquête dite de victimisation de l'observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP) fait apparaître une très forte remontée des cambriolages.

Selon ces statistiques de la délinquance en France, 569 000 ménages victimes de cambriolage ou d'une tentative de cambriolage ont été recensés en 2017. Il s'agit d'un pic inédit et d'une augmentation conséquente de +21 % par rapport à l'année précédente - qui comptait déjà 470 000 cambriolages et tentatives en 2016.

Plus de 2 % des ménages français auraient été concernés par cette problématique en 2017 avec, fort heureusement, un taux d'échec stable à 49 %.

La région parisienne et les grandes villes de plus de 100 000 habitants sont davantage concernées.

Les mois d'été et le mois de décembre sont plus touchés et dans 33 % des cas, une personne était présente au domicile lors de l'effraction.

Comment expliquez-vous cette situation inquiétante, et quelles mesures pourraient être mises en place pour y remédier ?

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** – La lutte contre les cambriolages est une priorité de la préfecture de police de Paris.

En 2017, le taux d'élucidation a progressé de 18 %, des affaires ont été élucidées, soit 600 affaires de plus. Nous pouvons nous en réjouir. De même, depuis janvier 2018, le nombre de mises en cause pour des faits de cambriolages a augmenté de 32 %, grâce aux outils cartographiques, qui permettent aux équipages de police d'intervenir plus rapidement et efficacement. Le taux de déplacement des effectifs de la police technique et scientifique sur les lieux de cambriolages, afin de relever les traces et les indices, augmente également.

Les services de la préfecture de police analysent et centralisent les informations recueillies sur les lieux de cambriolage pour permettre aux enquêteurs d'imputer des faits et de diffuser des signalements. La préfecture de police conduit aussi des actions de prévention à l'attention des professionnels et des particuliers.

Ces résultats sont encourageants, mais nous devons intensifier notre action.

**Mme Catherine Dumas.** – Bien sûr l'élucidation s'est améliorée. En 2018, 12 000 logements parisiens ont été cambriolés, soit 1 700 de plus qu'en 2017. C'est comme si l'ensemble du parc immobilier du 1<sup>er</sup> arrondissement de Paris avait été visité. Cela fait encore beaucoup !

*La séance est suspendue à 12 h 50.*

PRÉSIDENCE DE M. GÉRARD LARCHER

*La séance reprend à 14 h 30.*

## Hommage à une délégation du Bundesrat

**M. Gérard Larcher,** *président du Sénat.* – J'ai le plaisir et l'honneur de saluer la présence dans notre tribune officielle d'une délégation du Bundesrat, conduite par son président, M. Daniel Günther, ministre président du Schleswig-Holstein. Il est accompagné de ministres présidents et de collègues du Bundesrat.

Cette visite est pour moi l'occasion de manifester l'attachement du Sénat à l'amitié franco-allemande et à son rôle irremplaçable au sein de l'Union européenne.

Cette amitié a été forgée, après des siècles d'affrontements meurtriers, par le Traité de l'Élysée, signé en 1963 entre le général de Gaulle et le chancelier Adenauer, et réaffirmée, le 22 janvier dernier, par le Traité d'Aix-la-Chapelle signé par la Chancelière Angela Merkel et le président de la République française Emmanuel Macron.

C'est grâce à la solidité du couple franco-allemand que nous avons réussi à construire une Europe, qui symbolise la paix et la prospérité et à surmonter les crises du passé. Nous ne devons pas l'oublier !

Aujourd'hui, face aux nombreux défis auxquels l'Europe est confrontée, la France et l'Allemagne doivent, plus que jamais, se montrer unies et raisonner en termes de communautés de destin.

Comme en témoigne votre visite, le Sénat et le Bundesrat sont des acteurs engagés de cette relation.

Je tiens à saluer l'action des présidents des groupes d'amitié, Mme Catherine Troendlé et M. Tobias Hans, et des membres des deux groupes d'amitié qui ne cessent de conforter l'amitié franco-allemande.

Aujourd'hui, nous avons signé une déclaration commune, élaborée sur la base des travaux conduits par les présidents des commissions des Affaires européennes de nos deux assemblées, MM. Guido Wolf et Jean Bizet, que je tiens à remercier.

Cette déclaration commune traduit notre volonté de renforcer la coopération et les échanges entre le Sénat et le Bundesrat et de contribuer ainsi au nouvel élan qui doit être donné à la relation franco-allemande.

Malgré les différences entre le bicamérisme en Allemagne et en France, notamment en matière législative ou de contrôle de l'exécutif, auquel nous ne renonçons en rien, nos deux assemblées partagent en effet un intérêt commun pour les questions européennes, pour la coopération décentralisée et transfrontalière et pour la subsidiarité, ce principe souvent méconnu dans notre pays, qui est pourtant gage de démocratie, de proximité et d'efficacité.

Alors que l'Europe est trop souvent perçue comme éloignée des citoyens, j'ai la conviction que les Parlements nationaux, et les chambres hautes en particulier, ont un rôle essentiel à jouer, notamment en tant que gardiens de cette subsidiarité et pour lancer des initiatives communes afin de rapprocher l'Europe des citoyens.

Nous nous retrouverons du 13 au 15 juin à Paris, puisque nous recevrons ensemble les Présidents des secondes chambres membres de l'Association des Sénats d'Europe.

Nous rencontrerons aussi les présidents de plusieurs Sénats du continent africain afin de dialoguer ensemble et apporter des réponses communes aux défis du développement, du climat, des migrations et de la paix.

Je formule donc le vœu que votre visite contribue au renforcement des relations d'amitié qui lient la France et l'Allemagne.

Le Général de Gaulle déclarait : « L'avenir de nos deux pays, la base sur laquelle peut et doit se construire l'union de l'Europe, le plus solide atout de la liberté du monde, c'est l'estime, la confiance, l'amitié mutuelles du peuple français et du peuple allemand ».

Vive le Bundesrat ! (*Mmes et MM. les Sénateurs, ainsi que Mme la ministre, se lèvent et applaudissent longuement.*)

**M. le président.** – La longueur des applaudissements témoigne de cette amitié.

PRÉSIDENCE DE MME VALÉRIE LÉTARD,  
VICE-PRÉSIDENTE

## Semaine de la Francophonie

**Mme la présidente.** – Nous célébrons tout au long de cette semaine la Francophonie, dont la journée internationale se tiendra demain.

Le drapeau de la Francophonie et celui de l'Assemblée parlementaire de la Francophonie que vous voyez dans notre hémicycle participent de cette célébration à laquelle s'associent les autres parlements des pays de la grande famille francophone.

## Orientation des mobilités (Procédure accélérée)

**Mme la présidente.** – L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités en procédure accélérée.

### Discussion générale

**Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.** – Il y a un an, je présentais le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, qui vise à remettre sur pied notre système ferroviaire, colonne vertébrale de nos transports. Le Sénat avait été au rendez-vous.

Trente ans après la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), ce projet de loi est une deuxième étape. Il répond à une exigence d'efficacité pour notre système de transports menacé par des décennies de sous-investissement, une exigence d'égalité entre tous les citoyens pour que nul ne soit assigné à résidence, une exigence environnementale, celle de l'accélération d'une transition vers des mobilités plus sobres et plus propres.

Le grand débat éclaire ces exigences d'une lumière particulière. Des colères, des attentes, des propositions se sont exprimées sur les ronds-points, sur les cahiers de doléances et dans les réunions du grand débat. Ce sont celles d'une France à deux vitesses, d'une France où il faut autant de temps pour rejoindre Bordeaux depuis Massas, à quarante kilomètres, que depuis Paris.

La crise des gilets jaunes a rappelé ce diagnostic de fracture territoriale. Ce projet de loi entend y être une réponse structurelle. Il est le fruit d'un dialogue

nourri depuis deux ans, engagé à l'occasion des Assises nationales de la mobilité.

Ce dialogue était indispensable : en matière de mobilité, ce n'est pas l'État l'échelon le plus pertinent, encore moins depuis Paris.

Ce n'est pas l'État qui met en place un système de partage de véhicules à Charleville-Mézières, mais Ardennes mobilités ; ce n'est pas l'État qui garantit la cohérence des mobilités en Bretagne, c'est la région ; ce n'est pas l'État qui assure la desserte d'une zone d'activités en cœur de Beauce, c'est la communauté de communes.

En revanche, c'est à l'État de lever les freins, de répondre à ses engagements financiers. La première mission du législateur est de s'assurer qu'il y ait un interlocuteur à chaque niveau. Il y a trop de zones blanches de la mobilité : sur 80 % du territoire, il n'y a pas d'autorité organisatrice dédiée à la mobilité, pour apporter une solution. Ce n'est plus acceptable. Les communautés de communes doivent pouvoir proposer des solutions de proximité, simples et adaptées aux besoins.

La commission a proposé un délai de six mois pour préparer le transfert de compétences. Je n'y suis pas opposée dès lors que les collectivités concernées sont d'accord. Les mesures contenues dans ce volet gouvernance ont toutes été concertées étroitement avec les collectivités et leurs associations. Il me semble donc important de maintenir les grands équilibres trouvés dans la concertation.

Le bon niveau de réponse est le bassin de mobilité. Vous avez proposé la mise en place de contrats opérationnels de mobilité et le renforcement de la concertation entre la région et les collectivités. J'y suis favorable puisque c'est la même logique qui soutient la création du comité des partenaires, pour associer les usagers et les employeurs à la définition des offres.

Répondre au plus près des besoins, c'est aussi apporter des réponses à nos concitoyens les plus fragiles. Le projet de loi prévoit que les Autorités organisatrices de mobilité (AOM) mettent au point des plans d'action communs pour les mobilités solidaires au niveau du bassin de mobilité.

Ce projet de loi est une boîte à outils pensée avec et pour les acteurs de la mobilité. Je veux vous rassurer : il y a bien des outils dans la boîte et des financements...

**M. Philippe Dallier.** – J'espère, parce que les outils sans argent...

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Nous avons prévu 500 millions d'euros durant le quinquennat *via* la dotation de soutien à l'investissement local pour des solutions telles que le covoiturage - c'est trop peu connu.

Nous pouvons compter sur l'innovation. Le projet de loi prévoit le cadre pour de nouveaux services porte à porte.

La loi donnera également tous les outils pour accompagner le développement de l'autopartage, du transport à la demande ou du covoiturage, avec de nouveaux leviers pour permettre leur déploiement ou encore très prochainement la mise en service de navettes autonomes.

Ces innovations ne doivent pas être l'apanage des grandes villes mais bien profiter à tous et dans tous les territoires.

La méthode à laquelle je crois, c'est un cadre normatif adapté et une impulsion.

C'est tout l'objet de la démarche France Mobilités. Elle permet le développement et la diffusion de ces innovations par l'accompagnement et la mise en relation des territoires et des porteurs de solutions. Les projets soutenus sont d'une remarquable diversité. Je vous invite à relayer les 70 projets nés de l'intelligence des territoires - à laquelle le Sénat est très attaché. Je lancerai prochainement la plateforme en ligne France Mobilités pour les faire connaître.

Ne soyons pas naïfs, il faut prévoir un cadre de protection pour les travailleurs de cette nouvelle économie. Ne soyons pas non plus attentistes : il faut prévoir les nouveaux services, par exemple le covoiturage en zone rurale.

Je sais que les commissions se sont émues du nombre d'ordonnances, qui s'explique par le haut niveau de technicité qui aurait alourdi considérablement la loi - et les rapporteurs me seront témoins de ce que nous avons transmis tous les textes en notre possession.

Ce projet de loi s'inscrit dans le Plan Climat, pour être acteur de la transition écologique.

Des transports plus économes, c'est un atout pour la planète comme pour nos concitoyens. C'est le sens du forfait mobilité durable, des primes à la conversion et des mesures fortes en faveur des mobilités actives. Je suis heureuse de voir que l'impulsion du Plan Vélo a bien été relayée en commission par des apports nécessitant peut-être quelques ajustements, mais qui vont dans le bon sens.

L'ambition de ce projet de loi est d'apporter des réponses au plus près des concitoyens.

Le grand débat a montré qu'ils ont besoin de solutions sur mesure, notamment sur le forfait mobilité.

La prime à la conversion, qui n'est pas accessible à tous, sera retravaillée.

Je vous propose d'aller plus loin sur les petites lignes ferroviaires, qui ne sont petites que de nom et qui accusent un retard d'investissement que nous devons rattraper en engageant une bataille région par région. Sans attendre le résultat de la mission que j'ai confiée au préfet Philizot, j'ai accédé à la demande de certaines régions de les gérer directement.

Je retiens des attentes des territoires la nécessité de restaurer de la confiance dans la parole publique et

en particulier de l'État. C'est le sens de la programmation des infrastructures, dans laquelle nous reconnaissons la valeur du travail du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), dont je salue les membres siégeant ou ayant siégé ici : le président Maurey, le sénateur Dagbert et notre ancien collègue Gérard Cornu.

Les collectivités territoriales seront demain les plus à même de répondre aux concitoyens.

Trop longtemps, les infrastructures ont été l'alpha et l'oméga de la politique de transport.

La programmation consacre la priorité désormais donnée aux transports du quotidien. Il y a cinq grands programmes prioritaires : l'entretien et la modernisation des réseaux existants ; la désaturation des grands nœuds ferroviaires ; l'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ; le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives ; le soutien au report modal dans le transport de marchandises. Les choix et le calendrier des projets ont été concertés et sont cohérents. Conservons les équilibres trouvés.

J'ai entendu les inquiétudes sur le financement de cette programmation. Ce projet de loi n'est pas une loi de finances - c'est pourquoi le Gouvernement est défavorable à y voir figurer toute mesure financière.

Pour 2019, l'État est bien au rendez-vous. Le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) est en hausse de 10 %. Pour la suite, nous aurons à dégager 500 millions d'euros supplémentaires par an. Je comprends que beaucoup de nos concitoyens ne comprennent pas que des files de camion traversent notre pays sans faire le plein en France et donc sans contribuer au financement de nos infrastructures. Mais nous n'arrêterons aucune décision en la matière avant d'avoir étudié toutes les propositions issues du grand débat. *(Marques d'ironie de M. Jean-François Husson)*

La commission a introduit dans le texte des dispositifs de financement avec un versement mobilité de 0,3 %. Cela me paraît complexe et prématuré, alors que la contribution foncière des entreprises (CFE) pourrait être une solution intéressante. De même nous devons continuer à travailler sur les mécanismes de solidarité pour les collectivités les plus fragiles.

Pas de prise de compétence sans ressource adaptée : c'est mon engagement.

Sans attendre ces échéances, l'État prend déjà à son compte le financement de certains investissements. Un appel à projet de l'Ademe sur les certificats d'économie d'énergie prévoit 60 millions d'euros sur le vélo, la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) sera portée à 100 millions d'euros par an.

Ce projet de loi comporte des dispositions sur le cadre social, après une cinquantaine de réunions avec les organisations syndicales et les opérateurs, afin de

préparer l'ouverture à la concurrence ; le Gouvernement a déposé des amendements qui en témoignent.

Merci à M. le rapporteur et aux rapporteurs pour avis pour leur esprit de responsabilité. Ce texte s'adresse directement aux territoires. C'est notre devoir à tous de répondre au défi de la fracture territoriale. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, RDSE, Les Indépendants et sur quelques bancs du groupe UC*)

**M. Didier Mandelli**, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*) Ce texte est très attendu par les collectivités territoriales et par les millions de Français qui vivent dans « les zones blanches de la mobilité », sur qui pèsent la double peine : ils paient toujours plus et ont toujours moins de services...

**M. André Reichardt** et **M. Michel Savin**. – Et, ils roulent moins vite !

**M. Didier Mandelli**, rapporteur. – Ce projet de loi va dans le bon sens. Les acteurs ont été associés, même si certaines propositions ont disparu avec des arbitrages de Matignon et Bercy... Surtout, il n'y a pas de moyens suffisants. Comment faire pour que la révolution des mobilités ne soit pas une machine de plus à créer des gagnants et des perdants, mais au contraire, une machine à « désenclaver » ? La programmation suppose une ressource supplémentaire de 500 000 euros, mais surtout un surcroît de produits des amendes radar qui ne semble pas crédible.

La commission n'a pas gonflé les dépenses de telle ou telle priorité. Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) parlait de 3 milliards d'euros par an, mais nous avons choisi de conserver les sommes que vous proposez, pour être crédibles. Comptez-vous sanctuariser vous aussi les ressources de l'Afitf dans la prochaine loi de finances ?

En 2014, lorsque nous avons taxé les Français qui prennent leur voiture, c'était pour financer les infrastructures ; or, cet argent a été détourné vers le budget général - comment leur demander encore 500 millions d'euros avec les amendes radar ? Sécurisons les ressources de l'Afitf, prévues à 523 millions d'euros contre 1,2 milliard d'euros actuellement.

Jean Pisani-Ferry, économiste de la campagne d'Emmanuel Macron, l'a dit : pour que la taxe carbone soit acceptée, il faut que chaque euro prélevé aille à la transition énergétique, ou bien qu'il soit rendu pour compenser la perte du pouvoir d'achat.

Le produit de l'augmentation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TIPCE) de 2014 doit revenir à l'entretien des routes et à l'organisation des réseaux, soit plus de 400 à 600 millions d'euros qui doivent être sanctuarisés, par un financement à la hauteur des ambitions : au total,

1,6 milliard d'euros à 1,8 milliard d'euros viendraient aux infrastructures. La commission sera donc défavorable à tous les amendements créant de nouvelles taxes.

Les travaux du COI permettront au Gouvernement de présenter chaque année un rapport et une révision quinquennale - rapports que nous avons voulus.

Les sénateurs qui ont déposé des amendements réintroduisant des projets précis doivent obtenir des réponses, mais la commission leur demandera de les retirer.

Madame la ministre, vous avez déposé des amendements supprimant nos ajouts améliorant le financement des AOM.

La commission a prévu une réversibilité pour les communautés de communes voulant récupérer l'AOM, avec l'accord des régions. Elle a rétabli les contrats opérationnels de mobilité.

Il faut un équilibre pour ne pas entraver le développement des nouvelles mobilités, mais tout en apportant des garanties aux collectivités territoriales - nous avons prévu que les AOM soumettent ces services à des prescriptions particulières via un régime d'autorisation préalable. Là encore, vous proposez de supprimer sans rien proposer.

Merci, madame la ministre, d'avoir déposé un amendement autorisant le transfert de petites lignes ferroviaires aux régions ; les amendements des collègues dans ce sens étaient tombés sous le coup de l'article 40, il est bon que nous en débattions en séance.

Merci aux membres de la commission, le président Maurey, Mme Gatel pour la commission des lois et M. Huré pour la commission des affaires européennes.

Nous aurons des débats riches, car nous partageons l'ambition d'en finir avec les fractures territoriales. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains, UC et RDSE*)

**Mme Françoise Gatel**, rapporteur pour avis de la commission des lois. – (*Applaudissements sur les bancs des groupes UC et Les Républicains*) L'absence de solution de mobilité assigne à résidence ; l'ouvrage de Salomé Berlioux, *Les Invisibles de la République*, montre bien comment le manque de mobilité détermine les perspectives d'avenir pour les jeunes.

L'actualité sociale est lourde, née d'un sentiment de déclassement et de mise à l'écart. Mais les innovations actuelles sont une opportunité inédite depuis le développement de la voiture individuelle.

Notre commission des lois était saisie de 16 articles, relatifs à la définition et la répartition des compétences des collectivités territoriales et de leurs groupements ; à la protection des données personnelles ; à la sécurité routière ; au droit pénal et à la sûreté dans les transports ; à la domanialité et à la

commande publiques. Nous avons proposé 24 amendements à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, qui les a adoptés.

Le premier axe de la commission des lois a été de favoriser l'exercice des compétences de mobilité par les collectivités territoriales. Nous avons souhaité rappeler l'architecture territoriale : les EPCI ne sont compétents que pour les matières que les communes leur ont déléguées.

Notre commission a proposé de repousser au 1<sup>er</sup> juillet 2021 le transfert de la compétence mobilité, les échéances électorales de 2020 ne permettant pas la sérénité. Nous avons également élargi la possibilité pour la région de reprendre la compétence. Le texte issu de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable est équilibré pour la première partie.

L'intelligence de votre projet, madame la ministre, ne masquait pas son indigence financière. Le champ de l'ordonnance prévue sur l'utilisation des données personnelles était trop large et imprécis, mais votre amendement qui la rétablit est mieux rédigé.

Nous avons veillé à garantir l'équilibre et la proportionnalité des mesures de sûreté en réservant à l'autorité judiciaire la capacité à sanctionner les agressions d'examineurs du permis de conduire, notamment, l'alignement des sanctions en cas de non-paiement de péages sur autoroutes, ou en encadrant le recours à des équipes privées cynotechniques pour la détection d'explosif.

Je souhaite saluer les qualités d'écoute de M. Mandelli : le texte issu des travaux de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable nous convient. *(Applaudissements sur les bancs des groupes UC et Les Républicains)*

**M. Benoît Huré, au nom de la commission des affaires européennes.** – Le transport est fortement marqué par le droit européen. La politique européenne des transports entend faciliter les déplacements. Elle organise la coordination et la connectivité des différents modes de transports. Elle définit des exigences de sécurité. Enfin, elle comporte une dimension environnementale forte, avec des objectifs en matière de performance énergétique. Le « Paquet mobilité », en cours d'adoption, poursuit l'harmonisation et renforce toutes ces dimensions.

La commission des affaires européennes a examiné ce texte dans le cadre de sa mission de veille contre la surtransposition, car il n'y a pas lieu, sauf si c'est justifié, de surtransposer. *(M. Charles Revet renchérit.)*

L'article 23 transpose sans surtransposer ; ce n'est pas le cas de l'article 9, même s'il va dans le sens du Règlement européen. Le projet de loi va aussi plus loin en termes de sanctions de non-respect des normes

d'émissions, mais le dispositif sera réglé par une ordonnance.

Il faudra veiller au respect du Règlement général sur la protection des données (RGPD) et de la directive *e-Privacy* pour le régime des véhicules connectés.

Je compte sur le Sénat pour ne pas ajouter de surtranspositions. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains et UC)*

### Question préalable

**Mme la présidente.** – Motion n°106, présentée par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

En application de l'article 44, alinéa 3, du Règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi relatif à l'orientation des mobilités (n°369, 2018-2019).

**Mme Éliane Assassi.** – Le projet de loi d'orientation des mobilités est présenté comme l'héritière de la LOTI - c'est un projet ambitieux. Il faut certes un outil pour nous conduire à la sobriété énergétique : les émissions de gaz à effet de serre sont reparties à la hausse. La place du ferroviaire est insuffisante, celle du fluvial est mineure.

Cependant, sous couvert de modernité, le texte consacre la primauté du transport individuel, passe à côté de la nécessité de préserver les lignes ferroviaires, y compris les lignes de vie. C'est pourtant les coûts du logement et l'étalement urbain qui allongent le temps de transport.

Nous sommes inquiets face au recours des services d'un cabinet privé pour l'étude d'impact - ce n'est pas un hasard, alors même qu'il s'agit de faire la loi...

Le Gouvernement s'était engagé à repousser l'examen du texte après le grand débat. Ce ne sera pas le cas.

Tous, nous le savons, le droit au transport conditionne l'exercice d'autres droits. L'examen de ce texte est prématuré.

Il est un pêle-mêle sans cohérence - et vous parlez de boîte à outils... Mais le cadencement de vos réformes est, lui, logique : vous avez enterré le train, il y a un an - vous nous incitez donc maintenant à prendre notre trottinette ou à faire du covoiturage. *(M. Roger Karoutchi apprécie.)*

Ce droit à la mobilité n'a pas de contours ; vous donnez la liberté de choix d'une mobilité, comme si cela ne dépendait pas de l'offre de réseaux publics !

L'avenir de la route, c'est donc... la route ! Bel effort pour la transition écologique ! Nous n'avons rien contre le vélo ou le covoiturage, ni même contre la marche. Mais il faut parler des transports en commun.

Malgré l'annonce des 40 % supplémentaires, c'est le silence radio sur les financements nouveaux de l'Afitf.

Bravo au rapporteur pour la sanctuarisation des ressources de cette agence, grâce à un fléchage. C'est mieux que rien.

Nous proposerons la mise en œuvre d'une nouvelle taxe poids lourds. Les exonérations fiscales des camions seraient mieux employées pour financer l'Afitf.

L'État aurait intérêt à reprendre la maîtrise des infrastructures, notamment les autoroutes, sans en concéder de nouvelles.

Nous sommes farouchement opposés à la libéralisation des transports urbains, à l'explosion de la RATP en une myriade de filiales pour mieux la privatiser ensuite. Certes, cela est prévu depuis le règlement européen OSP mais cet horizon n'est pas indépassable. La France s'honorerait à demander une révision des traités et directives qui imposent la concurrence dans tous les domaines ; une concurrence qui a conduit à transformer des monopoles publics en monopoles privés au détriment de la qualité de service et de la sécurité des infrastructures et qui s'est accompagnée, le plus souvent, d'une hausse des tarifs pour les usagers. Leur statut public est, non un archaïsme du passé, mais bien le corollaire de salariés tournés vers un objectif de service public et de ces principes fondateurs : égalité, continuité, mutabilité et accessibilité. Vous préférez dynamiter ce système, nous ne participerons pas à ce gâchis. Au contraire, il faudrait réfléchir à la constitution d'un opérateur public du transport urbain à l'échelle nationale pour aider et accompagner les collectivités dans leurs nouvelles compétences.

Enfin, nous déplorons l'amendement allongeant le délai de déclaration de grève des agents des transports, voté à la hussarde en commission.

**M. Roger Karoutchi.** – Non !

**Mme Éliane Assassi.** – Une loi sur les mobilités ne saurait organiser le recul des droits sociaux des agents des transports. Aussi, nous vous proposons d'adopter cette question préalable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE*)

**M. Patrick Chaize.** – (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*) L'exercice est délicat. L'exposé des motifs de cette motion est convaincant, même si je ne suis pas convaincu.

Sur la forme, les auteurs, avec malice, rappellent toute l'étrangeté qu'il y a à débattre des mobilités en plein grand débat national. C'est faire peu de cas de la colère qu'ont exprimée les Français et de leur aptitude à donner leur avis sur une politique publique. Le Gouvernement pense-t-il faire l'économie de la démocratie directe alors qu'il a enjambé le Parlement ? Grand bien lui fasse mais il eût été plus sage, dans ces conditions, de ne pas convoquer nos

concitoyens à cette grande procession républicaine. Ce serait d'autant plus maladroit que le mouvement des gilets jaunes, dont le détonateur a été la hausse du prix des carburants, est certes une crise de la mobilité sociale mais d'abord de la mobilité spatiale. L'examen de ce projet de loi avant la conclusion du grand débat national est anachronique (*Mme Éliane Assassi approuve.*) mais soit.

Sur la forme toujours, difficile de ne pas donner raison aux auteurs de la motion sur le recours excessif aux ordonnances : une douzaine d'articles sur quarante-quatre...

**M. Laurent Duplomb.** – Voilà la démocratie !

**M. Patrick Chaize.** – ...et pas des moindres - véhicules connectés, soutien aux installations de production de biogaz et j'en passe.

Le recours à un cabinet privé pour l'étude d'impact, sans être contraire à la Constitution, nécessite une clarification du Gouvernement sur la rédaction de l'appel d'offres qui, d'après l'édition du 29 novembre 2018 du *Monde*, incluait l'exposé des motifs.

Cela témoigne, à tout le moins, de ce que l'élaboration de ce projet de loi a été laborieuse. Après les Assises de la mobilité, qui se sont tenues du 19 septembre au 13 décembre 2017, une première version de l'avant-projet de loi a été adressée en août 2018 au Conseil d'État, qui a fait l'objet d'une saisine rectificative en octobre dernier. Son avis du 15 novembre nous a finalement été transmis avec retard. Entre-temps, nous avons eu connaissance des avis réservés du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN) et du Conseil économique, social et environnemental (CESE). Le Gouvernement a finalement adapté son projet de loi avant son passage en conseil des ministres pour s'adapter au mouvement des gilets jaunes. Pour m'en tenir à quelques exemples, finis les péages urbains, une part de véhicules propres pour les entreprises et la consécration législative du Conseil d'orientation des infrastructures ! Cela ne s'arrête pas : le 20 février, le Gouvernement a, par lettre rectificative, ajouté six nouveaux articles au texte. Heureusement pour vous, madame la ministre, notre rapporteur est bienveillant et les auteurs de la motion ont eu l'élégance de souligner son travail, en particulier sur le financement des infrastructures.

Justement, le grief le plus important du groupe CRCE est que le projet de loi fasse l'impasse sur cette question essentielle du financement des infrastructures. Le rapporteur a proposé de sanctuariser les financements de l'Afitf, j'ajouterai à cela l'affectation intégrale de la hausse de TICPE prévue par la loi de finances pour 2015 au financement des infrastructures de transport. Néanmoins, la question des investissements demeure posée pour les maintenir au moins au niveau du scénario 3. Les auteurs de la motion nous donnent ainsi la meilleure raison d'aborder sans délai l'examen de ce texte. Chacun d'entre nous, quelle que soit son

appartenance politique, se réjouit de vous aider, madame la ministre, à trouver des financements innovant !

**M. Roger Karoutchi.** – Pas trop !

**M. Patrick Chaize.** – Autre grief qu'avancent les auteurs de la motion, l'insuffisante prise en compte des enjeux du réchauffement climatique et de la transition écologique. Du reste, à la mobilité partagée et la mobilité propre, il serait utile d'ajouter la non-mobilité à l'heure du zapping territorial, qui consiste à résider dans un lieu A, pour travailler dans un lieu et consommer dans un lieu C. À quoi bon développer la fibre optique et la 5G si cela est pour ajouter aux flux électroniques les flux physiques de l'ancien monde ?

Dernier sujet, la libéralisation des transports urbains en Île-de-France.

**M. Roger Karoutchi et Mme Éliane Assassi.** – Ah !

**M. Patrick Chaize.** – Par principe, avec mes collègues du groupe Les Républicains, je n'y suis pas opposée puisqu'elle est assortie de garde-fous.

Je le confesse, je suis trop souvent d'accord avec nos collègues du groupe CRCE.

**Mme Éliane Assassi.** – Nous avons trop bien travaillé...

**M. Patrick Chaize.** – Il est curieux de nous demander d'examiner ce projet de loi en plein débat national, ce texte qui comporte trop d'ordonnances, dont les contours ont changé à deux reprises et que le Conseil d'État, le CNEN et le CESE jugent inabouti.

Cependant, le groupe Les Républicains votera contre cette motion, pour ne pas laisser le Gouvernement décider seul face à une opinion publique déboussolée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains et sur quelques bancs du groupe UC*)

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à la motion.

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** – Sans surprise, avis défavorable.

Personne, dans le grand débat, m'a dit que ce texte était prématuré et qu'il était urgent d'attendre. (*Mme Éliane Assassi proteste.*) Vous refusez ce débat mais avez déposé 105 amendements. Oui, ce texte porte une ambition forte pour le ferroviaire : 80 % des investissements de l'État vont lui être consacrés alors que la route constitue 85 % des déplacements dans notre pays. Oui, ce texte crée un droit à la mobilité et porte des progrès sociaux en offrant un cadre protecteur aux agents de la RATP.

**Mme Éliane Assassi.** – Il va falloir plus d'arguments !

**M. Jean-Raymond Hugonet.** – Le groupe Les Républicains est défavorable à la motion. Ce texte a

commencé à être élaboré après les Assises de la mobilité qui ont eu lieu fin 2017. Concevoir les mobilités de demain pour réduire les fractures sociales et territoriales est urgent, prévoir des ressources crédibles, pérennes et transparentes est nécessaire. Le rapporteur a fait un excellent travail. (*M. Charles Revet approuve.*) La commission a sanctuarisé les moyens de l'Afitt, qui ne peut dépendre de ressources incertaines et fluctuantes comme les amendes radar. Elle a inscrit dans la loi le principe de l'affectation intégrale de la hausse de la TICPE au financement des infrastructures de transports. Elle a également fait de la réduction des inégalités territoriales une priorité, le Sénat ne peut qu'y être sensible ; cela permettra de rompre le cercle vicieux de la « double peine » que subissent les habitants de ces territoires, à l'origine de la crise des gilets jaunes.

Le Sénat ne peut pas se dérober, il doit proposer un texte responsable et financé. Sénateur francilien, je serai vigilant sur les sujets concernant l'Île-de-France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*)

**M. Jean-Michel Houllégatte.** – La LOM fait l'objet de fortes attentes de nos concitoyens, après les Assises de la mobilité. La question de la mobilité est déterminante pour notre cohésion sociale, le mouvement des gilets jaunes a été provoqué par la hausse de la fiscalité sur le diesel.

Ce texte n'est pas encore satisfaisant, nous regrettons qu'il ait été fortement réduit et ne règle pas la question des financements, mais nous saluons le travail du rapporteur, qui a accepté de nombreux amendements adoptés à l'unanimité.

Si le groupe socialiste est réservé, voter cette motion serait refuser de convaincre. Nous souhaitons un débat apaisé, exempt de provocations politiques comme la remise en cause des droits acquis. Le groupe socialiste votera contre cette motion même si nous comprenons certains arguments du groupe CRCE. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

**Mme Michèle Vullien.** – Le groupe UC votera contre cette motion. Il est indispensable de débattre de la mobilité, après une large mobilisation de nos concitoyens lors des Assises.

Le préfet de région Rhône-Alpes me signale que ce sujet revient constamment. La première mobilité, c'est celle du spermatozoïde ; la dernière, c'est celle de la dispersion des cendres. Bref, la mobilité, c'est la vie ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UC et rires*)

**M. Alain Fouché.** – Ce texte contient de bonnes propositions, les territoires l'attendent depuis des années, ce n'est pas le moment de reculer. Le groupe Les Indépendants votera contre cette motion. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Indépendants*)

**M. Jean-Claude Requier.** – Dans la tradition d'écoute et de dialogue, le groupe RDSE votera contre cette question préalable. En plus, nous avons déposé plus de 100 amendements, nous voulons les défendre ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes RDSE et Les Républicains et rires*)

*La motion n°106 n'est pas adoptée.*

### Discussion générale (Suite)

**M. Ronan Dantec.** – Moment important du calendrier parlementaire que ce débat sur la LOM qui s'ouvre dans notre hémicycle, manière de reconnaître l'importance des territoires sur les questions de mobilité.

La précédente loi-cadre, la LOTI, en 1982, évoquait les « transports intérieurs ». L'emploi du terme de mobilité montre que l'approche a changé. Depuis 1982, nous avons beaucoup investi en TGV, autoroutes, aéroports. Les métropoles se sont affirmées, nous sommes sortis de la dichotomie entre Paris et le désert français, décrite par Jean-François Gravier en 1947. Mais, paradoxe, ce rééquilibrage n'est pas perçu par nos concitoyens. Assèchement économique des territoires non métropolitains, étalement urbain et congestion des entrées de ville au petit matin, coût de la mobilité thermique disent une France en difficulté de mobilité ; la crise des gilets jaunes est dans toutes les têtes. Sans une meilleure répartition de l'emploi, un aménagement économique volontariste du territoire, les politiques de mobilités resteront, en partie, inefficaces. Vous connaissez la vigilance du groupe RDSE sur l'aménagement du territoire, nous regrettons que ce texte n'évoque pas certains sujets comme la gouvernance portuaire ou les aéroports de proximité que, vous le voyez, je peux défendre. Nous saluons cependant l'accent mis sur les transports du quotidien.

Ce texte comporte des lacunes sur le financement. Des centaines de millions d'euros manqueront à l'Afif. L'article 40 de la Constitution nous empêche de prendre des décisions sur la taxation des poids lourds internationaux en transit.

La décentralisation ne peut pas aller sans une péréquation forte et une solidarité nationale forte. Nous souscrivons au renforcement du tandem région-intercommunalité par la création des AOM. Le parallèle est évident avec la loi de transition énergétique et pour la croissance verte, votée sous le précédent quinquennat. Président du groupe de travail « Gouvernance », lors des travaux qui avaient précédé la loi Transition énergétique, je me réjouis du rapprochement entre les Plans Climat et Mobilité. Je remercie le rapporteur pour son ouverture. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*) Ce texte reste cependant timide sur les moyens de ramener le transport de fret vers le rail et la perspective d'interdire la vente de véhicules

thermiques neufs en 2040. Cette interdiction a été actée pour 2030 en Suède, au Danemark, aux Pays-Bas et en Irlande ; en 2040, au Royaume-Uni et en Espagne. Ce texte n'incite pas les constructeurs automobiles à changer de modèle.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre passe par la promotion des modes de transport doux, notamment le vélo, mais soyons conscients que leur développement et leur présence massive sur l'espace public appellent de nouvelles règles. Le Sénat a proposé de nouvelles facilités pour les cyclistes dans les parkings et les trains ; madame la ministre, ne revenez pas en arrière.

Ce texte a été amélioré, il peut l'être encore. Le groupe RDSE le votera largement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RDSE*)

**M. Jérôme Bignon.** – Ce projet de loi modernise le cadre des transports qui deviennent mobilités. L'alternative au tout-voiture individuelle va dans le bon sens.

Les collectivités territoriales sont les plus à même d'aller vers une mobilité durable et crédible, c'est donc une bonne idée de décentraliser. Mais elles auront besoin de moyens, juridiques tout autant que financiers - ce texte ne les oublie pas totalement.

Je salue les avancées environnementales du texte. Il y a de la place pour l'écologie positive ! De la place est faite au vélo, et nous avons beaucoup de retard par rapport aux Belges, aux Néerlandais et aux Allemands, avec la création de stationnements sécurisés et de parcours cyclables d'envergure.

Le territoire où je vis, ruralité mixte, à la fois industrielle et agricole, est intéressé par le covoiturage. Les collectivités territoriales, en créant des voies de circulation réservée, ont les moyens d'agir. C'est extrêmement moderne et efficace.

Autre point à relever, la place de l'hydrogène dans la mobilité. Il n'y a pas de raison pour que le train à hydrogène ne circule pas encore sur nos lignes alors que c'est déjà le cas en Allemagne.

Vous me pardonnerez, madame la ministre, de vous parler du canal Seine-Nord-Europe. Faut-il modifier son statut ? Ce canal n'est pas simplement une voie de transport fluvial, c'est aussi et surtout un outil d'aménagement du territoire.

Le groupe Les Indépendants soutient les grandes orientations de ce projet de loi et salue le formidable travail du rapporteur et son sens de l'écoute. La diversité des réalités de notre pays appelle une pluralité de solutions (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Indépendants ; M. François Patriat applaudit également.*)

**M. Frédéric Marchand.** – « À en croire certains esprits bornés - c'est le qualificatif qui leur convient, l'humanité serait renfermée dans un cercle de Popilius qu'elle ne saurait franchir, et condamnée à végéter sur ce globe sans jamais pouvoir s'élancer dans les

espaces planétaires ! Il n'en est rien ! » Voilà ce qu'écrivait Jules Verne au XIX<sup>e</sup> siècle.

En 2019, dans notre pays, nous nous interrogeons encore, certes, sur la réalité des voyages planétaires mais bien davantage sur les trajets, les déplacements, les mobilités du quotidien. Cette question, je l'évoquais il y a encore quelques jours à Anor. Les 3 300 habitants de cette charmante commune de l'Avesnois, qui a pour particularité d'être le point culminant du Nord, ont bien des difficultés à se déplacer. « Mobilité », nous disent depuis plusieurs semaines nos concitoyens lors du grand débat. Car le besoin de mobilité est réel. Nos concitoyens veulent qu'elle soit accessible, organisée, pratique, et de plus en plus propre.

Ce projet de loi doit faire date. Je salue le travail du rapporteur Mandelli. La physionomie du texte a changé lors de son examen en commission. Ne nous trompons pas de combat : la bagnole, mal du siècle, pourra être décarbonée à l'avenir. Ce projet de loi assure qu'il n'y aura plus demain de zone blanche de mobilité. Nous partageons tous la même envie : donner les moyens aux collectivités territoriales de réussir la révolution des mobilités. Cette LOM sera une boîte à outils adaptée aux contraintes du monde moderne, nous permettant d'expérimenter des modes de transport dont nous croyons qu'ils ne sont pas pour nous. Il faut mettre le paquet sur le vélo. Au quotidien, il n'est pas réservé aux habitants de plats pays ou aux urbains, grâce à l'assistance électrique. D'ailleurs, pourquoi ne pas équiper le Sénat d'une flotte de vélos à assistance électrique à disposition de nos collaborateurs mais aussi des sénateurs ? Ce serait utile lorsque nous devons nous rendre dans les ministères. (*L'orateur confie sa proposition à la présidente de séance.*) Tendons vers la mobilité partagée : covoiturage, forfait mobilités.

La question des mobilités est passionnante car elle structure notre société. Notre responsabilité est immense pour aujourd'hui et pour demain. Le Sénat doit être au rendez-vous, il l'est à en croire le nombre d'amendements déposés. Le travail en commission a été un temps d'échanges, comme les Assises de la mobilité. Le temps de l'action est venu. Nous ne pouvons plus attendre car l'urgence climatique est là.

Ce projet de loi doit encourager les collectivités territoriales à agir, comme c'est le cas à Anor avec *My Anor, my Mobility*. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*)

**M. Gérard Larcher.** – Monsieur le sénateur, je transmettrai votre lettre aux questeurs.

**M. Guillaume Gontard.** – Après une année de péripéties, voilà le projet de loi d'orientation des mobilités. Nous aurions préféré l'examiner l'année dernière en même temps que la loi de réforme ferroviaire ou dans sa version initiale à plus de 200 articles avant que les arbitrages interministériels ne la vident de sa substance.

Dès 1973, André Gorz nous avait mis en garde contre « l'idéologie sociale de la bagnole ». Pourtant, nous avons continué à développer les zones périurbaines seulement accessibles en voiture et à laisser disparaître les lignes ferroviaires et les transports collectifs. Sortir de l'ère de la voiture individuelle, oui, mais comment ? Ce texte n'y répond que partiellement. Gorz le disait en 1973 : pour se débarrasser de la bagnole, chacun doit se sentir chez soi et avoir tout à proximité.

Éliane Assassi l'a dit, presque rien dans ce projet de loi ne concerne les transports collectifs, sinon l'ouverture à la concurrence de la RATP. Il manque les outils essentiels dans cette boîte.

Je salue le travail du rapporteur. Le texte comporte quelques dispositions intéressantes pour développer la pratique du vélo et des mobilités actives, qui mériteraient d'être complétées. Aucun maire ne se plaindra de pouvoir réguler et mettre à contribution les entreprises de *free floating* qui inondent nos trottoirs de vélos et de trottinettes électriques.

Le covoiturage et l'auto-partage sont une solution pour les zones rurales, comme pour la voiture électrique qui ne peut qu'être partagée pour remplir son ambition écologique.

Contre la pollution qui provoque 67 000 décès par an dans notre pays, plus que le tabac, il faut développer des solutions ; par exemple, en étendant les zones à faibles émissions (ZFE) à toutes les agglomérations de plus de 50 000 habitants. Il faut également réintroduire dans le texte la fin des véhicules thermiques en 2040, aider les communes à développer leurs axes cyclables et les solutions non-polluantes pour les livraisons dans le dernier kilomètre. Le forfait mobilités doit être cumulable avec l'abonnement de transport en commun et être obligatoire. Voilà un moyen efficace pour diminuer le coût de la mobilité et apporter un début de réponse aux revendications des gilets jaunes.

Nous proposons de renforcer la démocratie dans la gouvernance des AOM. Pour gouverner, il faut partir des besoins de nos concitoyens.

Madame la ministre, nous comptons sur vous pour entendre la voix des territoires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe CRCE*)

**M. Claude Bérit-Débat.** – (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*) Il est peu de dire que, depuis 1982 et la LOTI, les solutions se faisaient attendre. La colère relayée par les gilets jaunes exprime le sentiment d'abandon qui existe dans les zones blanches de mobilité.

Madame la ministre, vous avez préparé votre texte après une longue concertation mais je regrette que la loi portant pacte ferroviaire en ait été dissociée. Retardé par le contexte politique et social, votre projet de loi a été fort limité par les arbitrages de Bercy et de Matignon.

Je salue le travail du rapporteur qui a su proposer nombre de compromis : réintroduction du COI dans la loi, examen devant le Parlement de la programmation financière liée à la réalisation des infrastructures de transport, mais surtout, sanctuarisation des ressources de l'Afitf et affectation de recettes pérennes liées à la TICPE.

Je partage la philosophie du texte de faire des régions les chefs de file de la mobilité. Je me félicite de la mise en œuvre d'un versement mobilité plus souple et de l'attribution d'une partie de la TICPE aux mobilités dans les territoires peu denses. Cela sera appréciable dans les départements, comme le mien, où le versement transport est insuffisant et où le potentiel fiscal est faible, mais surtout inégalement réparti.

Je suis séduit par les mesures promouvant la mobilité propre.

Le groupe socialiste défendra plus de cent amendements pour mettre en avant les efforts des collectivités territoriales, par exemple en fléchant la TICPE vers les EPCI développant des mobilités sobres.

Nous serons attentifs au débat sur notre proposition d'un grand emprunt national pour la mobilité propre, que des économistes de renom appellent de leurs vœux.

**Mme la présidente.** – Merci de conclure.

**M. Claude Bérît-Débat.** – Je regrette que les amendements du Gouvernement reviennent sur le travail de la commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

**Mme Michèle Vullien.** – (*Applaudissements sur les bancs du groupe UC*) Enfin, nous y sommes ! Trente-cinq ans après la LOTI, ce projet de loi est à l'étude. Qui plus est, il a été déposé en premier au Sénat, fait assez rare pour être souligné. Je remercie la ministre et le rapporteur qui a associé tous les sénateurs aux auditions. Je remercie aussi les élus, citoyens, entrepreneurs, qui ont échangé de façon constructive pour améliorer ce projet de loi qui doit faire référence.

La mobilité est indispensable à tous les actes de la vie. Que l'on vive à la ville ou à la campagne, que l'on soit actif ou retraité, femme ou homme, nous avons tous besoin de nous déplacer. Les outils à distance comme le numérique n'abolissent pas cette obligation : si on achète sur internet, il faut toujours un livreur à domicile...

Cela pose la question des zones blanches de mobilité. La voiture, de moins en moins sacrosainte, ne doit pas être totalement écartée. Moi qui prends les transports collectifs, je considère que tous les travaux dans la logique du MAAS, *Mobility as a service*, vont dans le bon sens.

Tandis que l'ombre des GAFA plane, nous devons nous assurer que l'intérêt général prime sur les intérêts particuliers.

Malgré ses bonnes intentions, ce projet de loi a été vidé de sa substance, dangereusement édulcoré pour ne pas faire de vagues dans la situation politique actuelle. Il était nécessaire de l'amender et nous pouvons encore l'améliorer. Cependant, certaines lacunes du texte ne pourront pas être gommées à court terme. D'abord, parce que des sujets, pourtant essentiels, demeurent à l'étude ; je pense à la péréquation du versement mobilité, à la taxe pour les poids lourds étrangers et au devenir des petites lignes ferroviaires. Ensuite, le projet de loi contient trop de recours aux ordonnances. Comme d'autres, nous nous interrogeons sur le financement. La programmation sincère et crédible que vous souhaitez mettre en place est attendue, nos concitoyens en ont assez des promesses non tenues. Le scénario n°2 du Conseil d'orientation des infrastructures est devenu « 2- », les garanties seront apportées dans la prochaine loi de finances. Rien n'est dit des financements du Lyon-Turin, du Grand Paris Express ou du canal Seine-Nord, qui sont hors programmation.

La présentation du budget de l'Afitf n'est pas de nature à nous rassurer. Un financement d'infrastructures lié à la rentabilité des radars relève du non-sens.

La baisse de la DGF a conduit les collectivités territoriales à revoir leur organisation, leurs process, leur politique d'achat, en quête d'économies. Ce projet de loi est l'occasion rêvée de nous interroger sur la multiplicité des instances publiques et parapubliques et des documents d'orientation et autres schémas directeurs qui s'emboîtent. Espérons que le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) permettra d'y voir plus clair.

L'intermodalité est tout sauf un silo, c'est une approche globale. La tâche est complexe, ne décevons pas les attentes fébriles de nos concitoyens ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UC*)

**M. Rémy Pointereau.** – (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*) Nous attendions ce texte depuis un certain temps, comme nombre de nos concitoyens qui attendent du Gouvernement une politique volontariste pour l'aménagement du territoire. Cet objectif nous oblige. Malheureusement, le texte initial ne faisait pas du désenclavement une priorité. Il a fallu attendre le Sénat pour y remédier, et je salue le travail constructif de nos rapporteurs.

La programmation des investissements de l'État dans les infrastructures de transport s'appuie sur le rapport de février 2018 du COI, qui présentait trois scénarios, parmi lesquels vous avez choisi le scénario 2. C'est à mes yeux le plus grand renoncement par rapport à l'ambition initiale, dont témoigne la première phrase de l'exposé des motifs. Le Gouvernement enterre tous les projets qui auraient permis de réduire le fossé entre les habitants des métropoles et les exclus des réseaux.

Je pense d'abord à la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, inscrite dans le Grenelle de l'environnement et objet de perpétuelles procrastinations étatiques. La commission Mobilité 21 en a pourtant démontré la pertinence.

Une LGV, ce n'est pas un caprice. Cela permet de mettre en œuvre une politique de développement local de grande envergure, de remettre un territoire sur les rails de la modernité. Voyez Bordeaux, Rennes ou Strasbourg !

Sans négliger les problèmes de financement et de dette, il faut avoir des perspectives à long terme, comme autrefois la Datar, car un pays qui n'investit plus est un pays qui se meurt. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains)*

Ne confondons pas dette de fonctionnement et dette d'investissement. Il faut donner une espérance aux territoires oubliés.

Quant à la modernisation des lignes existantes, le projet de loi est muet sur le calendrier des travaux. Pas un mot sur les plus petites lignes comme Paris-Bourges-Montluçon, très dégradée à force d'avoir reporté les investissements.

Je me réjouis des modifications apportées par le rapporteur. Mon seul désir est que l'État renoue avec l'âge d'or de l'État aménageur - mais c'était l'ancien monde ! *(Sourires et applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains et UC)*

**M. Alain Fouché.** – *(Applaudissements sur les bancs du groupe Les Indépendants)* Ce projet de loi est très attendu dans les territoires. Le travail de la commission a remédié à plusieurs incertitudes en matière de financement. Mais reste le problème du décalage de 200 millions d'euros entre le budget prévu pour l'Afif en 2019 et les chiffres publiés par l'agence le 27 février...

La France doit investir pour maintenir et développer ses infrastructures de transport. Nombre de nos territoires ont besoin d'être désenclavés. Je regrette que le transport aérien et le fret ferroviaire n'aient pas été abordés dans le projet de loi. Dans les outre-mer, notamment, le désenclavement passe par l'aérien.

Ce projet comporte de nombreuses mesures intéressantes. Les territoires vont pouvoir développer leurs propres solutions, adaptées à leurs spécificités. C'est important dans la ruralité. Il n'y a pas que Paris en France, monsieur Karoutchi ! *(Sourires)*

Certaines solutions ont déjà été expérimentées mais ne sont pas suffisamment utilisées, car méconnues. Ce projet de loi propose un cadre favorable à l'innovation. Espérons que l'ouverture des données permettra des synergies.

N'opposons pas les différents modes de transport, les citadins aux ruraux : c'est dans la complémentarité que nous saurons créer un système plus efficace et plus juste. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Les Indépendants ; quelques applaudissements sur*

*les bancs des groupes Les Républicains, UC et LaREM)*

**M. Jean-Pierre Vial.** – Par son intitulé, ce texte rompt avec un monde organisé sous l'autorité d'un État stratège. M. Le Maire disait récemment vouloir voir la France redevenir la première économie du continent, rappelant qu'il y a vingt ans nous étions au même niveau que l'Allemagne. Mais depuis, nos capacités ferroviaires de transport de marchandises se sont effondrées de moitié, quand celles de l'Allemagne progressaient de 40 %. Le Havre ne figure pas parmi les cinquante premiers ports mondiaux et 50 % des marchandises importées passent par des ports étrangers.

D'où l'importance du Lyon-Turin ! Le tunnel de Fréjus, lancé par Cavour en 1857, avant le rattachement de la Savoie à la France, fut une grande innovation. Aujourd'hui, 40 millions de tonnes transitent entre la France et l'Italie, soit trois millions de poids lourds. Le Lyon-Turin permettrait d'en faire passer un million sur le train.

La liaison Lyon-Turin doit révolutionner les transports en Europe. C'est l'objet du traité de Turin de 2001 signé par le président Chirac, confirmé par les présidents successifs. Financé à 40 % par l'Union européenne, à 35 % par l'Italie et à 25 % par la France, ce tunnel de basse altitude met la France au niveau des infrastructures transfrontalières de l'arc alpin après les tunnels du Lötschberg, du Saint-Gothard et du Brenner.

La question des accès est au cœur des enjeux régionaux : franchissement du verrou de Chambéry, règlement du nœud lyonnais, accès à Grenoble. Il répondrait au défi écologique grâce au report de la route sur le rail. Les collectivités territoriales, conscientes de l'enjeu, sont prêtes à investir 1 milliard d'euros.

Le gouvernement italien a accepté la poursuite des travaux en saisissant Bruxelles pour renégocier le financement. Le Lyon-Turin serait éligible, pour le tunnel et les accès, à un financement européen de 50 % pour les projets de liaison transfrontalière. Le Gouvernement s'associera-t-il à l'Italie dans cette demande ?

Vous engagez-vous à mettre enfin en place la plateforme dans l'Est lyonnais, indispensable pour le report des poids lourds sur le rail ? Il en va de la sécurité et de l'environnement de nos vallées alpines. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains)*

**Mme Martine Filleul.** – *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR)* Le transport connaît une mutation profonde. Alors que les échanges se multiplient à grande vitesse, une partie de nos concitoyens se sentent assignés à résidence et ont besoin de moyens de déplacement plus efficaces et moins coûteux.

Nous saluons les mesures qui accompagnent la mue numérique et les nouveaux usages, notamment les modes de transport alternatifs, l'ouverture des données de mobilité et le développement des services d'information.

Mais cette révolution ne doit pas être synonyme de régression sociale. La possibilité pour les plateformes d'adopter une charte offrant de pseudo-droits aux travailleurs non-salariés n'est que facultative ; surtout, c'est un dispositif au rabais, sans réelle protection pour les travailleurs. Nous proposerons de supprimer cette disposition et de mettre en place une branche professionnelle et un salaire minimum.

Le respect du droit du travail n'est pas une option. L'amendement introduisant un service normal garanti aux heures de pointe en période de grève est pour nous inacceptable. Concernant l'ouverture à la concurrence des lignes de bus exploitées par la RATP, nous préconisons un sac-à-dos social, la continuité des droits acquis et un haut niveau social pour les nouveaux salariés.

La mobilité représente un enjeu fondamental de cohésion et d'intégration. Nous proposerons un accompagnement des plus fragiles ou encore la prise en compte du caractère insulaire des territoires ultramarins. Les entreprises doivent aussi prendre toute leur part.

Surtout, il faut réduire l'impact écologique de nos déplacements. Or le texte ne s'engage pas suffisamment dans la sortie du tout-voiture. Ainsi, le transport fluvial, pourtant l'un des plus vertueux, est le parent pauvre. Nos voies navigables, les plus longues d'Europe, sont sous-employées. Trop timide, ce texte semble poursuivre une logique ancienne plutôt que de préparer le monde de demain. Osons changer de paradigme ! Repensons l'organisation du travail pour limiter nos déplacements, mettons fin à la vente de nouveaux véhicules thermiques et régulons le transport de marchandises ! Autant de sujets sur lequel le texte fait l'impasse, comme sur le transport aérien ou les petites lignes...

Pour répondre aux défis, nous proposons à l'État de lever un grand emprunt pour accélérer la transition écologique. Ne nous arrêtons pas à mi-chemin ; engageons-nous pleinement dans la voie des mobilités durables ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOCR et CRCE*)

**M. Jean Sol.** – (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains*) Les Français sont plus que jamais en attente d'une amélioration de leurs conditions de vie - et les mobilités en font partie. Après les préconisations du COI, une loi d'orientation s'imposait.

La création d'une AOT sur tous les territoires mettra fin aux zones blanches de la mobilité - mais, déception, c'est bien la seule mesure d'aménagement du territoire. Le texte se focalise sur les seules mobilités électriques, c'est insuffisant pour répondre

aux défis technologiques, sociaux et environnementaux à venir.

Rien sur le thermique et l'hydrogène, qui auront pourtant leur place dans le grand mix énergétique et technologique de demain ; rien sur les petites lignes ferroviaires ; aucun moyen pour les collectivités territoriales auxquelles on confie de nouvelles compétences... Preuve que le Sénat est plus que jamais indispensable pour améliorer la loi !

Les Pyrénées-Orientales sont encore à plus de cinq heures de Paris, faute de TGV, la compagnie Hop va restreindre des vols déjà insuffisants, le projet de sécurisation de la RN 116 s'éternise. Faute d'investissements pour endiguer le sentiment d'enclavement de nos populations, vous risquez de voir la crise s'enraciner...

Jeudi 14 décembre 2017, les familles se préparaient à se retrouver pour Noël. Mais à 16 h 03, les 22 collégiens de Millas ont vu leurs vies basculer quand leur car a été percuté par un TER sur un passage à niveau. Soudain, le chaos, l'obscurité. Six morts, quatorze blessés à jamais. Des images qui resteront gravées dans les mémoires.

J'étais présent en cette nuit terrible, aux côtés des familles, face à ce bus coupé en deux. Mais comment trouver les mots justes face à la perte de six petits anges ?

Quel est le rôle d'un élu de la Nation ? Faire en sorte qu'un tel drame ne se reproduise pas. C'est pourquoi j'ai déposé une proposition de loi visant à sécuriser les 13 000 passages à niveau, que j'ai souhaité voir intégrée au texte de la commission. J'espère que ces mesures de bon sens feront l'unanimité.

**Mme la présidente.** – Veuillez conclure.

**M. Jean Sol.** – Je conclurai en saluant la présence en tribune de M. Bougeonnier, père du petit Loïc, décédé à Millas. Il est urgent d'agir, d'intégrer ces mesures à la loi et surtout de les mettre en application rapidement. (*Applaudissements*)

*La discussion générale est close.*

## Rappel au Règlement

**M. Olivier Léonhardt.** – Mon rappel au Règlement se fonde sur l'article 36 de notre Règlement. Je suis très surpris de l'usage extravagant qui est fait de l'article 40 pour limiter notre droit d'amendement. (*Marques d'approbation sur plusieurs bancs à gauche*) Mon amendement visant à dissoudre la société du Grand Paris en a été victime. Comment expliquer que la suppression d'un établissement qui coûte de plus en plus cher - 1,6 milliard en 2017 ! - et qui prévoit d'emprunter plus de 35 milliards d'euros, qui a des agents, des locaux, des véhicules, puisse constituer

une charge nouvelle ? (*Sourires ; M. Roger Karoutchi s'exclame.*)

Plus extravagant encore, on retoque mon amendement qui augmente le versement transport à Paris et dans les Hauts-de-Seine au motif que cela entraînerait une hausse du produit de l'impôt - donc une dépense !

Je souhaiterais des explications sur ces irrecevabilités, en espérant qu'elles n'aient pas pour seul but de réduire le nombre d'amendements ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes UC, SOCR et CRCE ; Mme Laure Darcos applaudit également.*)

## Discussion des articles

### ARTICLE PREMIER A

**M. Jean-Marc Boyer.** – Nous vivons dans un monde mobile. En matière de mobilité, l'État doit assumer pleinement son rôle, donner aux échelons locaux les moyens correspondant aux missions qui leur sont transférées. Pour orienter les mobilités, votre texte doit prendre la bonne direction en tenant compte de la spécificité des territoires. Certains ont besoin d'un train à la hauteur des attentes, d'une longue attente ! Un Plan Marshall est essentiel pour les trente années à venir. Plus qu'une orientation, il faut une direction.

Cessons d'imposer sans distinction des normes centralisées. La sécurité routière peut être améliorée sans jacobinisme, en chargeant les préfets et les élus locaux d'adapter la vitesse en fonction de la dangerosité des routes.

Je ne veux plus être un « zonard », vivant dans une zone blanche de mobilité, une zone blanche numérique. Ruraux et montagnards ne vous demandent pas le grand soir mais de prendre en compte leurs besoins, pour que la mobilité soit une réalité pour nos territoires. Comme l'a dit Rémi Pointereau, un pays qui n'investit plus est un pays qui se meurt ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes Les Républicains et UC*)

**Mme Fabienne Keller.** – Je salue l'important travail d'analyse effectué par le COI sous l'autorité de Philippe Duron, qui nous regarde, même si j'ai conscience que chacun voudra amender les priorités, les plannings et projets retenus. Madame la ministre, vous avez cherché à construire une planification robuste et réaliste, autour de trois priorités : les nœuds ferroviaires, les projets en cours et les transports du quotidien.

Nous ne sommes pas en loi de finances, mais la question du financement de ces infrastructures est essentielle. Or le financement des 13,4 milliards d'euros prévus pour 2018-2022 reste à consolider. Il faut trouver une source de financement pérenne pour l'Afif. Le défi sera de trouver des ressources sans

augmenter la fiscalité, notamment pour les plus fragiles et ceux qui n'ont d'autre choix que la voiture.

Souhaitons que nos débats permettent de progresser sur le financement prioritaire d'infrastructures trop longtemps reportées.

**Mme Éliane Assasi.** – Le rapporteur a été bien inspiré d'inscrire la question programmatique en début de texte.

Madame le ministre, comment aborder sereinement la question du financement alors que la presse annonce la suppression de 56 lignes et de 120 gares ? (*Madame la ministre proteste.*) Et que la question des lignes de vie est renvoyée à un énième rapport, qui sera remis après nos débats ? Elle devrait pourtant constituer la priorité de cette programmation. En démentant de la sorte vos déclarations d'intention, vous risquez d'entamer la confiance de nos concitoyens...

Alors que le défi climatique est une urgence absolue, que la marche sur le climat a réuni des milliers de personnes, pourquoi renoncer à aborder la question du fret ferroviaire ?

Sur le plan environnemental, les mobilités partagées ne valent pas les transports en commun. Après avoir remplacé le train par les bus Macron, vous favorisez l'ubérisation des transports en remplaçant les transports en commun par des solutions individuelles, poursuivant votre logique de libéralisation des services publics.

**M. Roger Karoutchi.** – L'annexe cite le Grand Paris Express. On y lit, admiratif, que tout sera livré entre 2024 et 2030. J'aimerais savoir ce qui sera livré en 2024, ce qui sera livré en 2030...

Je le dis depuis des années, on a eu les yeux plus gros que le ventre. La programmation est passée de 20 milliards d'euros à 35 milliards d'euros. J'estime que l'on finira entre 40 et 45 milliards d'euros. Cela fait des années que je demande que l'on remette le projet à plat. Quand je demande si l'on pourra tout faire, on me répond que l'engagement est pris... Ce n'est pas le problème !

Monsieur Léonhardt, ce n'est pas le budget de la Société du Grand Paris qui a explosé, mais les prélèvements sur les Franciliens : 700 millions d'euros par an en taxes supplémentaires sur les particuliers et les entreprises, sur cinquante ou soixante ans !

Certes, tout le monde était favorable au projet initial. Mais l'État peut-il s'engager à ce que la totalité du projet soit terminée en 2030 ? Je ne serai plus là pour le voir (*Dénégations amusées*), mais je ne sais pas si beaucoup d'élus franciliens y croient encore... (*Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains et sur plusieurs bancs des groupes UC et RDSE*)

**Mme Denise Saint-Pé.** – Développer les mobilités du quotidien, tel est l'esprit du projet de loi. Deux projets y contribuent. La LGV Bordeaux-Dax est

repoussée à après 2037, alors qu'elle avait été décidée par le grand projet ferroviaire du sud-ouest pour relier la péninsule ibérique au reste de l'Europe par l'Atlantique. La ligne Dax-Espagne serait une solution écologique et durable à côté du trafic poids lourds et des 44 millions de tonnes de marchandises qui franchissent la frontière chaque année.

Deuxième projet, l'étude sur l'amélioration de la desserte de Pau *via* la ligne Dax-Pau, prévue dans le CPET 2015-2022, n'a toujours pas été lancée. Les collectivités locales y ont travaillé ensemble, voté des délibérations. Seul l'engagement de l'État reste à formaliser. Quand cette étude sera-t-elle lancée ?

**Mme Nathalie Delattre.** – L'article premier A fait référence à la stratégie 2019-2037, au sein de laquelle figure le renforcement de la compétitivité des ports.

Dans la lignée de ma proposition de loi sur la régionalisation du statut des grands ports maritimes, j'ai proposé un transfert de compétences vers les régions, mais mon amendement s'est heurté à l'article 40.

Depuis la réforme de 2008, les grands ports maritimes remplacent les ports autonomes. Or de nombreux élus locaux plaident pour une plus grande implication des collectivités territoriales.

Dans un rapport de février 2017, la Cour des comptes rappelait l'urgence de terminer la réforme des grands ports maritimes dont elle jugeait la mise en œuvre inégale et les effets modestes. Elle citait notamment les difficultés financières du grand port maritime de Bordeaux. Un transfert à la région serait bénéfique, sachant que l'État garderait une place centrale.

Le Gouvernement doit apporter une réponse claire et forte. Ne pas choisir, c'est enterrer le port de Bordeaux. Madame la ministre, vous nous privez de ce débat et je le regrette.

**M. Raymond Vall.** – Madame la ministre, les « territoires d'industrie » ne figurent nulle part dans le texte. Or les entreprises de nos territoires nous disent souffrir de l'enclavement et du manque d'attractivité qui les empêche de fixer sur leurs territoires les compétences nécessaires à leur développement.

On ne peut développer ces territoires sans leur donner d'espoir. Les gilets jaunes ont d'ailleurs été très nombreux dans ces territoires d'industrie. Ne passons pas à côté de la possibilité de sauver l'emploi industriel sur notre territoire.

**M. Jean-Claude Tissot.** – Plusieurs orientations du rapport annexé vont dans le bon sens, comme l'aménagement d'itinéraires existants pour désenclaver des régions rurales et des villes moyennes. Dans le département de la Loire, l'aménagement à 2x2 voies de la RN7 est indispensable pour désenclaver Roanne, mais les études n'ont toujours pas été lancées, ni les crédits débloqués. Les lignes génériques « Études amont »

ou « CPER Route » permettront-elles de répondre au besoin ?

J'espère que nous sortirons de l'impasse dans laquelle nous sommes depuis trente ans. Après avoir longtemps achoppé sur le financement, le projet d'autoroute entre Lyon et Saint-Etienne, l'A45, a finalement été abandonné. Cependant, la connexion de ces deux villes reste un problème. Je me réjouis que l'amélioration de cette desserte par une alternative à l'A45 soit une priorité mentionnée dans ce projet de loi, avec les financements nécessaires. Cependant, certains élus refusent toute concertation, espérant encore l'A45. Nous proposerons de formaliser l'abandon définitif de ce projet. Envisagez-vous d'abroger la DSP de l'A45, prise en 2008 ? (*Quelques applaudissements sur les bancs des groupes SOCR et UC*)

**M. Olivier Jacquin.** – Je me félicite que le Sénat soit la première assemblée saisie sur ce texte, que nous ayons eu le temps d'y réfléchir et d'y travailler et je salue l'esprit d'ouverture dont a fait preuve le rapporteur.

Cependant, certains modes de transport sont écartés, comme l'aérien, dont les Assises s'achèvent juste, ou le transport de marchandises. C'est regrettable, vu l'impact environnemental des flux de marchandises liés au e-commerce.

Les petites lignes ferroviaires, écartées du Pacte ferroviaire au profit de ce projet de loi sur l'orientation des mobilités, y sont insuffisamment prises en compte. Le rapport du préfet Philizot sur la question n'est pas encore disponible. Les régions se voient transférer la patate chaude par un amendement gouvernemental tardif. L'outil est intéressant mais le financement ne suit pas...

**Mme Corinne Féret.** – La ligne Paris-Normandie avait pour objectifs ambitieux d'aménager la vallée de la Seine et de désenclaver la Normandie. La politique maritime de la France s'y jouait. Mais à la lecture du projet de loi, ce n'est pas pour demain ; au mieux, en 2037. Pour le Calvados, il y aura des travaux, mais rien pour améliorer la desserte jusqu'à Caen. Pourtant, le niveau n'est pas satisfaisant.

**M. Charles Revet.** – C'est le moins qu'on puisse dire.

**Mme Corinne Féret.** – Même le président de la SNCF, Guillaume Pepy, a admis en 2009 que la SNCF avait une dette envers la Normandie. Vous devez l'honorer, réduire les inégalités territoriales et moderniser le réseau !

Vu les réserves émises sur la sincérité de la programmation financière, je crains que les usagers de la ligne Paris-Caen-Cherbourg ne vivent encore bien des années de galère. Nous attendions des ambitions. Si l'Atlantique s'est rapprochée de Paris, ce n'est pas le cas de la Manche...

**M. Édouard Courtial.** – Il y a quelques problèmes de mobilité dans Paris aujourd'hui. (*Sourires*) Je souscris aux quatre objectifs de la LOM et je remercie le rapporteur de les avoir inscrits à l'article premier A. Ce texte est ô combien important pour l'Oise. Le canal Seine-Nord-Europe évoqué à l'article 36 est un projet d'envergure nationale qui reliera Paris au Nord de l'Europe ; il est également essentiel pour l'emploi local et l'insertion.

Le barreau Roissy-Picardie, pour lequel je me suis beaucoup investi, est une absolue nécessité. Je me félicite de sa confirmation et souhaite un calendrier de mise en œuvre rapide.

Comme de nombreux territoires, l'Oise est confrontée à des risques de fermeture de gares, pourtant essentielles pour l'attractivité des communes. Je m'y opposerai avec force.

**M. Pierre Ouzoulias.** – Tandis que les élus provinciaux se plaignent de la non-réalisation d'infrastructures, les élus franciliens, eux, s'interrogent sur les infrastructures lancées sans que l'on sache qui les porte ni comment elles sont financées.

Concernant le barreau Massy-Valenton, province-province, qui passe en plein centre-ville d'Antony, je m'interroge sur la méthode. L'annexe ne correspond pas du tout à l'enquête publique de 2015. Le nombre de TGV traversant la ville passerait de 40 à 140, ce qui inquiète les habitants. Ceux-là même dépendent souvent du RER B, qui fonctionne très mal. Les usagers comprennent mal pourquoi ils supporteraient des nuisances supplémentaires alors que le RER B est délaissé.

Quels sont vos choix stratégiques, entre mobilités du quotidien et axes stratégiques ?

**M. Roland Courteau.** – Les projets du Sud-Ouest sont vraiment structurants pour le développement du territoire. Je suis intervenu au moins une dizaine de fois ici même, ces dernières années, sur le chaînon manquant Montpellier-Perpignan dans la liaison de grande vitesse entre l'Europe du Nord et l'Espagne, souvent été cité comme prioritaire, depuis les sommets franco-espagnols d'Albi et de Tolède. Il n'est toujours pas réalisé.

J'avais autrefois insisté sur la nécessité de réaliser concomitamment Montpellier-Perpignan avec Perpignan-Figueras. Or le premier segment est toujours en attente, malgré son intérêt économique évident, local, régional, national et international.

Carole Delga, présidente de la région Occitanie, défend ce dossier avec le soutien des élus de tous bords. Tous les sénateurs d'Occitanie ont signé l'amendement que je soutiens. (*Mme Marie-Thérèse Bruguière le confirme.*)

Le Parlement européen a déjà proposé d'ajouter le chaînon manquant Montpellier-Perpignan, ainsi que la LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Il est temps que le dossier avance à l'échelon national. J'espère donc

votre soutien à l'amendement n°870 présenté par Mme Prévile. (*Mme Marie-Thérèse Bruguière applaudit.*)

**Mme Nelly Tocqueville.** – Je salue la présence dans nos tribunes du président du COI dont le travail a été unanimement apprécié. (*Marques d'approbation*) J'appelle l'attention de la ministre sur la liaison Rouen-Barentin. La gare de Rouen est encombrée. La part du ferroviaire dans l'agglomération ne pourra pas être doublée en l'état. La nouvelle gare améliorera les déplacements au quotidien et le respect de l'environnement. Ce projet sera-t-il bien lancé dans les cinq prochaines années, pour renforcer l'attractivité méritée de ce territoire, évoquée à juste raison par Mme Féret ? (*Quelques applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

**M. Michel Dagbert.** – Si certains doutaient encore de la pertinence de réintroduire à ce point de notre débat la programmation des investissements, l'ensemble des interventions est éloquent. Les collectivités se sont montrées promptes à cofinancer le canal Seine-Nord-Europe malgré leurs difficultés.

Cette infrastructure est indispensable au maillage fluvial. Malheureusement les investissements restent largement sous-dimensionnés. Je veux souligner la promptitude avec laquelle le président de la région des Hauts-de-France a créé une société de projet pour cette infrastructure attendue en France mais aussi en Europe, celle-ci ayant revu la part de son financement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

**M. Didier Rambaud.** – L'engagement de l'État à réaliser le tunnel transfrontalier du Lyon-Turin est réaffirmé dans ce projet de loi. Mais ce dernier est bien timide sur l'engagement pris à réaliser les voies d'accès françaises, pourtant indispensables, d'abord pour respecter l'esprit du projet et des accords passés avec l'Italie et l'Union européenne. J'espère, madame la ministre, que vous pourrez rassurer les partenaires et les collectivités qui se sont engagés.

**M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** – Madame la ministre, vous avez dit regretter que la question des financements des infrastructures ait été ramenée par la commission au titre premier. (*Mme la ministre proteste.*) Cela nous différencie, voire nous oppose. Ce projet de loi très important est tout sauf financé. Ce n'est ni sincère ni crédible ni réaliste.

Ce projet de loi est bouclé depuis un an et vous n'avez toujours pas trouvé de financements ? Vous nous dites que ceux-ci relèveraient d'une loi de finances ? D'où cela sort-il ? M. Karoutchi peut en témoigner : en 2011, lorsqu'un gouvernement a voulu imposer que toutes les questions financières devaient être réservées aux lois de finances, nous l'avons refusé...

**M. Roger Karoutchi.** – Eh oui !

**M. Hervé Maurey, président de la commission.** – Lors de l'examen du projet de loi de finances pour

2019 à l'Assemblée nationale, le Gouvernement a repoussé toute proposition liée aux mobilités en renvoyant au projet de loi d'orientation des mobilités.

Et maintenant, on nous renvoie au projet de loi de finances. On a créé une taxe qui rapporte 1,2 milliard d'euros pour financer l'Afitf. Le Gouvernement, tout seul, sans avertir le Parlement, donnera seulement 500 millions d'euros à l'Afitf. C'est tout simplement inacceptable.

En outre, son budget est atrophié. Sur une trajectoire de 2,7 milliards d'euros, vous êtes parvenu difficilement à 2,5 milliards d'euros, alors que le président du COI, que je salue à mon tour, avait recommandé justement d'inscrire 3 milliards d'euros. Dire que le Gouvernement est au rendez-vous des financements est erroné. Heureusement, la commission et son rapporteur ont établi des dispositifs qui redonnent du sens et une réalité à ce projet de loi. *(Quelques applaudissements sur les bancs du groupe UC)*

**Mme Elisabeth Borne, ministre.** – J'ai dit regretter que la programmation des infrastructures - et non leur financement - ait été déplacée en tête du texte. Je pense en effet que les collectivités territoriales, qui ont un rôle majeur à jouer, doivent y figurer.

Trop longtemps, la politique des transports a été la politique des grandes infrastructures. On s'est fait plaisir à faire des schémas sans aucun calendrier ni le moindre financement. *(M. Gérard Longuet renchérit.)*

En arrivant, j'ai ainsi trouvé 36 milliards d'euros de LGV, promises dans tout le pays, chacun comprenant que la sienne était prioritaire... *(Marques d'approbation sur les bancs du groupe LaREM)* J'ajoute que sur ce quinquennat, j'ai trouvé 10 milliards d'euros d'engagements non financés. Oui, monsieur Pointereau, un pays qui n'investit pas est un pays qui se meurt. C'est pourquoi nous augmentons les investissements de 40 % par rapport au précédent quinquennat, soit 4 milliards d'euros de plus, c'est considérable.

Le budget de l'Afitf a été bouclé pour 2019 dans un contexte difficile, malgré l'annulation des hausses de TICPE. Environ 1,2 milliard d'euros de TICPE lui est versé. Ce n'est pas optimal de faire reposer un budget sur la recette fluctuante des amendes - dont nous espérons tous qu'elle baisse, puisque ce serait une bonne nouvelle pour la sécurité routière.

Nous avons maintenu le budget routier et augmenté le budget de la régénération fluviale.

Il est très important d'être parfaitement sincère. Il faudra trouver - je l'ai dit depuis des mois - une ressource de 500 millions d'euros - à inscrire en loi de finances.

Le grand débat ne modifiera pas l'équilibre de la gouvernance, de l'ouverture des données, de la division par deux du coût du raccordement électrique pour recharger les véhicules. En revanche, il faut

attendre ses conclusions pour décider des nouvelles ressources nécessaires à l'Afitf. Nos concitoyens ne comprennent pas que les poids lourds étrangers qui traversent notre pays ne paient rien.

Le sujet des petites lignes, dont je ne puis laisser dire que nous ne le prenons pas à bras-le-corps, a été mis sous le tapis pendant des décennies. Beaucoup de régions disent qu'elles n'en peuvent plus d'attendre des actions de SNCF Réseau qui est au four et au moulin, pour porter des projets de régénération.

Mon but est d'aider les régions qui disent qu'elles feraient mieux et plus vite toutes seules - d'où mon amendement. Je le répète, nous dresserons un état des lieux complet dans les prochaines semaines, afin d'élaborer un véritable plan de bataille.

Dans le cadre de la réforme ferroviaire nous avons stabilisé les péages du fret ferroviaire alors qu'ils devaient augmenter de 8 % à 10 % par an et adopté nombre de mesures pour le soutenir, dont 27 millions d'euros d'aides au transport combiné. Cette politique porte ses fruits : nous avons ouvert deux nouvelles autoroutes ferroviaires entre Calais et Turin et entre Calais et Barcelone.

Le travail sur l'autoroute ferroviaire transalpine est difficile avec nos partenaires italiens. Nous sommes engagés sur le Lyon-Turin par un accord, il n'y a aucune remise en cause, ce projet doit se poursuivre

Le fluvial n'est pas oublié. Les investissements sont bien intégrés dans ce projet de loi comme la régionalisation de la société de projet.

Nous portons l'ambition forte d'un aménagement plus équilibré du territoire. En ne donnant plus la priorité au TGV qui accentue la métropolisation mais au contraire en œuvrant au désenclavement, nous portons un engagement fort.

Dans le Gers, la RN124 sera achevée avant la fin du quinquennat, et la RN21 est l'un des vingt itinéraires de désenclavement prévus.

Les Assises du transport aérien n'ont pas débouché sur des mesures législatives, mais j'ai décidé de multiplier par quatre le budget des lignes d'aménagement du territoire. À Aurillac, on a certes besoin de la RN122, mais aussi d'une liaison aérienne ; même chose pour Castres. Nous avons confirmé les lignes d'aménagement du territoire de Paris à Castres, Limoges, Quimper, La Rochelle et Poitiers.

La priorité d'ensemble va à la désaturation, d'où les travaux à la gare Saint-Lazare notamment, et sur la ligne Paris-Mantes, qui vont démarrer. D'ici à 2022, nous aurons des études sur le dimensionnement de la gare de Rouen, y compris la protection foncière jusqu'à Barentin. N'oublions pas que les lignes existantes feront l'objet de régénérations. Quelque 720 millions d'euros sont prévus pour le renouvellement à 100 % par l'État des matériels roulants normands. Cela n'est pas rien ! c'est une

partie des 3,7 milliards d'euros prévus en moins de dix ans pour renouveler la totalité des lignes Intercités.

Je confirme qu'il est indispensable d'améliorer la liaison Lyon-Saint-Étienne. Nous travaillons non à l'A45 mais à l'A47 et à la ligne ferroviaire, qui accueille 15 000 voyageurs par jour contre 70 000 sur la route. On n'a pas assez investi ! Si le Parlement, après en avoir débattu, approuve notre proposition de ne pas poursuivre l'A45, nous déclarerons sans suite la procédure de concession qui a été engagée pour la liaison Creil Roissy.

Les travaux à Massy-Valenton, qui sont très attendus par les régions en interconnexion TGV, démarreront avant la fin du quinquennat, je vous le confirme. Des protections phoniques seront bien évidemment prévues. La liaison Montpellier-Perpignan est parmi les projets prévus. Les protections foncières ont été renforcées. Nous travaillons à une éventuelle société de projet, mais n'avons pas encore abouti avec les collectivités concernées, et à des financements régionalisés.

Il est pertinent et raisonnable lorsqu'on est sur un grand projet, comme celui du canal Seine-Nord ou du Lyon-Turin, de s'appuyer sur des sociétés de projet qui étalent les financements sur plusieurs décennies.

C'est un exercice inédit, exigeant. Nous tenons nos engagements sur l'exercice 2019. Débattons ensemble de la ressource à dégager à partir de 2020.

**Mme la présidente.** – Amendement n°111, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

I. – Alinéa 2

Remplacer le mot :

quatre

par le mot :

cinq

II. – Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Assurer la maîtrise publique des infrastructures de transports.

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** – La puissance publique doit pouvoir maîtriser les infrastructures de transport nationales. Les territoires ont le sentiment d'être abandonnés ; c'est le cas dans le bassin minier du Pas-de-Calais. Les infrastructures sont livrées à la concurrence : après les autoroutes en 2005, tout récemment, Aéroports de Paris (ADP), avec la loi Pacte. Toutes ces politiques libérales ne font que remplacer les monopoles publics par des monopoles privés avec des hausses de tarifs.

Les voyageurs sont considérés comme des réserves à dividendes pour les actionnaires et sont laissés sans défense. Ces ventes du patrimoine historique sont un désengagement de l'État, une

politique de courte vue, rivée sur la seule réduction des déficits publics.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement n'est pas conforme au droit européen ; il n'est pas non plus en accord avec les choix de la commission. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Cela coûterait 50 milliards d'euros environ : même avis défavorable.

*L'amendement n°111 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°543 rectifié *bis*, présenté par MM. Roux et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. 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.

Alinéa 3

Après les mots :

en renforçant l'accessibilité

insérer les mots :

et la mobilité

**M. Jean-Yves Roux.** – Les zones rurales enclavées doivent elles aussi pouvoir bénéficier d'une offre de mobilité permettant de circuler en leur sein dans des conditions satisfaisantes.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

**M. Jean-Pierre Grand.** – Carton plein ! (*Sourires*)

*L'amendement n°543 rectifié bis est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°299 rectifié, présenté par Mme Morhet-Richaud, MM. Dufaut, Chaize, Vaspart, Sol, D. Laurent, Vial et Bascher, Mme Lassarade, MM. B. Fournier et Bonne, Mme Deromedi, MM. Savin et Charon, Mme Gruny, M. Le Nay, Mme Duranton, M. Milon, Mme Imbert, M. Regnard, Mme Noël, MM. J.M. Boyer, Longuet et Gremillet et Mmes Lamure et Berthet.

Alinéa 3

Après le mot :

rurales

insérer les mots :

et de montagne

**Mme Patricia Morhet-Richaud.** – Cet amendement prend en compte la spécificité des territoires de montagne dont les difficultés d'accessibilité sont différentes de celles des zones rurales en général.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La mention des zones enclavées intègre les zones de montagne. Votre amendement est satisfait par un autre amendement auquel je suis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Ajouter cette précision créerait une différenciation clivante entre les territoires. Retrait, sinon avis défavorable.

**Mme Patricia Morhet-Richaud.** – Je le retire, comme mon amendement n°300.

*L'amendement n°299 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°544 rectifié, présenté par MM. Roux et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. 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.

Alinéa 3

Après les mots :

mal connectés

insérer les mots :

aux services publics,

**M. Jean-Yves Roux.** – Parmi « les déplacements du quotidien » qu'il conviendrait de prendre en compte, les habitants des zones les plus enclavées doivent bénéficier de conditions satisfaisantes d'accès aux services publics, élément moteur des mouvements sociaux de ces derniers mois.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – L'accès aux services publics est certes un enjeu important. Mais on pourrait aussi parler de l'accès aux emplois, sujet majeur pour nos concitoyens, entre autres. Retrait, sinon avis défavorable.

*L'amendement n°544 rectifié est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°893, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont.

Alinéa 4

Après les mots :

Améliorer la qualité

insérer les mots :

et la sécurité

**M. Yves Bouloux.** – L'article premier A inscrit des objectifs, mais la sécurité n'est pas citée, alors qu'elle est une préoccupation de nos concitoyens.

Je pense aux routes très accidentogènes, hélas bien connues, que sont les nationales 147 et 149.

Cet amendement, cosigné par les sénateurs des trois départements, inclut la sécurité parmi les objectifs de la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037, annexé à la présente loi.

**M. Didier Mandelli.** – Ajout utile, la sécurité est une priorité des investissements. Avis favorable donc.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Dans notre esprit, l'objectif de qualité intègrait la sécurité, mais avis favorable.

*L'amendement n°893 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°545 rectifié, présenté par MM. Roux et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Alinéa 4

Après les mots :

en assurer la pérennité

insérer les mots :

en tenant compte de l'usure des infrastructures due aux conditions climatiques et épisodes météorologiques

**M. Jean-Yves Roux.** – Il semble utile de prendre en compte de manière plus systématique l'usure des routes, constatée plus nettement dans certains territoires, notamment de montagne, où elles doivent faire l'objet d'un entretien plus régulier.

L'article 3 de la loi du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne indiquait que « les dispositions de portée générale ainsi que les politiques publiques et les mesures prises pour leur application relatives, notamment, au numérique et à la téléphonie mobile, à la construction et à l'urbanisme, à l'éducation, à l'apprentissage et à la formation professionnelle, à la santé, aux transports, au développement économique, social et culturel, au développement touristique, à l'agriculture, à l'environnement ainsi qu'à la protection de la montagne sont, éventuellement après expérimentation, adaptées à la spécificité de la montagne ou à la situation particulière de chaque massif ou partie de massif. »

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Partageant le constat, je considère que l'article premier A n'a pas vocation à énumérer toutes les causes d'usure des routes. Évitions un inventaire à la Prévert, de surcroît incomplet. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°545 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°894, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

, et entre les pôles urbains

**M. Yves Bouloux.** – Cet amendement complète l'objectif d'amélioration des liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains par celui d'amélioration des liaisons entre les pôles urbains, en particulier entre les communautés urbaines.

L'amélioration de telles liaisons est une condition essentielle du développement de l'ensemble des territoires et du renforcement des synergies entre les territoires.

Certains territoires ruraux, comme les départements des Deux-Sèvres, de la Vienne et de la Haute-Vienne, sont freinés dans leur développement par l'insuffisance des liaisons, notamment entre les communautés urbaines de Poitiers et de Limoges *via* les voies RN147 et RN149, dans l'axe Nantes-Poitiers-Limoges.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La programmation fixe comme priorité la liaison entre pôles urbains et territoires ruraux. Il peut être utile de préciser en intégrant la liaison entre pôles urbains. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°894 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°342 rectifié, présenté par MM. Dantec et Artano, Mme Billon, MM. Gontard et Labbé et Mme Vullien.

Alinéa 5

Après les mots :

transition énergétique

insérer les mots :

, la diminution des émissions de gaz à effet de serre

**M. Ronan Dantec.** – C'est presque un amendement de cohérence avec notre insistance sur la lutte contre le changement climatique.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°799, présenté par M. Marchand et les membres du groupe La République En Marche.

**M. Frédéric Marchand.** – Il est défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°872 rectifié, présenté par Mme Préville, M. Jomier, Mme Taillé-Polian, MM. Jacquin, Jeansannetas, Houllegatte, Iacovelli, Antiste et Daunis, Mme Blondin, M. Lurel, Mme Espagnac et M. J. Bigot.

**Mme Angèle Préville.** – Le souci constant d'écologie est curieusement absent : c'est un manque criant, quelque peu anachronique par rapport au changement climatique, qui est là, en conséquence de l'accumulation de gaz dans l'atmosphère, principalement du dioxyde de carbone, produit par la combustion des hydrocarbures, du bois et du papier, ainsi que des moteurs thermiques, et du méthane. Cet amendement introduit la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans la stratégie et la

programmation financière et opérationnelle des investissements.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cela semblait évident, mais cela va mieux en le précisant. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il n'y a pas un manque criant : toute la politique d'infrastructures poursuit cet objectif, qui fait évidemment partie intégrante de la transition énergétique. Mais, avis favorable.

**M. Gérard Longuet.** – Madame la ministre - puisque nous pouvons désormais le dire (*Sourires*), cet objectif ne peut qu'être global et non local. J'introduirais volontiers un sous-amendement tendant à compléter l'amendement par cette précision. Certains de nos voisins promeuvent des véhicules électriques, dont l'énergie provient majoritairement de centrales au lignite. Sommes-nous bien sûrs que les batteries, comportant des terres rares et importées de l'étranger, par certains modes de transports, n'augmentent pas les émissions dans les pays où elles sont produites ?

J'aurais donc aimé que l'on parlât d'une réduction globale de ces émissions.

**M. Olivier Jacquin.** – Vous parlez d'environnement le vendredi lors des manifestations pour le climat, mais moins en début de semaine... Je soutiens avec force ces amendements. L'OMS a révisé ses méthodes de calcul, la situation est encore plus grave.

La pollution de l'air fait plus de morts que le tabac ; si l'on peut choisir de ne pas fumer, on ne choisit pas de respirer ! Un total de 105 morts par an, pour 100 000 habitants, cela nous place dans une situation moyenne à l'échelle européenne. Le transport routier représente 94 % des émissions des transports. Les poids lourds émettent 31 % de l'oxyde d'azote en Île-de-France, alors qu'ils ne représentent que 5 % des kilomètres effectués par tous les véhicules.

**M. Daniel Chasseing.** – Je voterai ces amendements, mais M. Longuet a raison : la pollution traverse les frontières. Or l'Allemagne, la Pologne, la Russie, la Chine et l'Inde utilisent, voire augmentent, leurs centrales à charbon.

Ayons des choix raisonnables. Ne pénalisons par trop le diesel, qui peut être indispensable à certains de nos compatriotes, et pour l'emploi dans certaines entreprises et sous-traitants, qui risquent de se retrouver face à de grandes difficultés.

**M. Marc Laménie.** – On parle depuis longtemps de ces sujets, mais les choses ne changent pas : il y a toujours plus de camions. Le trafic du fret ferroviaire - dont je suis un des défenseurs ici - est réduit. Et que dire des voies d'eau !

Ces amendements posent des problèmes de société. Il faut se donner les moyens d'atteindre ces objectifs.

Dans les Ardennes, le canal des Ardennes est immobilisé, car une écluse est inutilisable. C'est dommage !

**M. Jean-François Husson.** – Je suis bien évidemment pour la diminution des gaz à effet de serre, objet de cet amendement. Mais je parlerai plutôt de pollution. Les mêmes causes ne produisent pas les mêmes effets. Nous l'avions montré avec notre commission d'enquête. Il y a quatre familles d'émetteurs : industrie, transport, résidentiel et agricole. Selon les régions, les saisons, la responsabilité n'est pas la même.

Pour les gaz à effet de serre, le diesel est préférable à l'essence et pour la pollution, c'est l'inverse. Il faut donc mettre devant chaque objet les bonnes données.

**M. Guillaume Gontard.** – Ce projet de loi parle très peu d'environnement et de réchauffement climatique. Nous l'avons enrichi en commission. Il faut l'inscrire clairement dans ce texte.

**M. Jean-Claude Luche.** – Posons le problème sur le diesel, sur lequel on dit et écrit n'importe quoi. Le ministre de l'industrie s'est interrogé sur le fait de donner la vignette Crit'air aux nouveaux véhicules diesel. Car ils polluent beaucoup moins que les véhicules à essence. (*M. Daniel Chasseing approuve.*)

Ce tabou mérite d'être levé, car c'est toute la filière automobile française qui est menacée. (*Mme Élisabeth Borne, ministre, le conteste.*) Mais si, madame la ministre !

Il faut tout prendre en compte : la production des batteries et les déchets que cela occasionne ; mais aussi l'utilisation des freins et des pneus. Mais arrêtons de dire que le diesel est responsable de tout !

**M. Ronan Dantec.** – Il y a bien deux débats différents. Mais l'enjeu, c'est la mutation de l'industrie automobile française. Les Chinois, après avoir racheté Volvo, ont demandé à ses ingénieurs de ne produire que de l'électrique ! On parle de 2030 ! C'est demain ! Renault, ayant pris de l'avance, est plutôt bien placé ; mais l'industrie allemande est en retard et fait un lobbying incroyable pour retarder la mutation. Confortons l'industrie française dans cette mutation.

**M. Bernard Delcros.** – Je soutiens cet amendement. Compte tenu des enjeux vitaux de changement climatique, affichons un objectif clair de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

**Mme Pascale Bories.** – Je m'associe aux propos de MM. Luche et Longuet mais je voterai l'amendement car il s'agit d'un vœu général sur un alinéa précis qui entend favoriser un rééquilibrage modal et ne concerne pas le choix entre diesel et voiture électrique. C'est plutôt un rappel des enjeux mondiaux de la réduction des gaz à effet de serre.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'article premier A prévoit quatre objectifs, dont l'accélération de la transition énergétique et la lutte contre la

pollution et la congestion routières. À l'article premier sont mentionnées le désenclavement, l'attractivité territoriale et la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique. Cela évite de sous-amender ces trois amendements.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 342 rectifié, 799 et 872 rectifié sont adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°109, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 5

Après le mot :

routière,

insérer le mot :

prioritairement

et après le mot :

individuel

insérer les mots :

lorsqu'il n'existe pas d'alternative dans des conditions satisfaisantes par les transports collectifs

**M. Pierre Ouzoulias.** – Cet amendement hiérarchise les différents modes de transport. On ne peut mettre sur le même plan le ferroviaire, un transport de masse, et le covoiturage, qui est polluant et marginal et a la route pour support.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Citer un objectif ne signifie pas que les autres ne sont plus valables. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis. À l'article 212-5 du code des transports est inscrit le principe de la priorisation vers les transports collectifs. Dans la programmation, deux tiers des investissements leur sont consacrés.

**M. Pierre Ouzoulias.** – Ces explications nous satisfont.

*L'amendement n°109 est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°643 rectifié, 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 et B. Fournier, Mme Lherbier, MM. Duplomb et J.M. Boyer, Mme Billon et MM. Karoutchi, Rapin et Savin.

Alinéa 6

Après les mots :

compétitivité des territoires

insérer les mots :

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

**M. Cyril Pellevat.** – Élu de montagne, je vous accueillerai prochainement. Cet amendement inscrit parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.

Les élus du Chablais sont dans l'attente de la déclaration d'utilité publique sur l'axe Thonon-Machilly.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable. Pour information, nous avons remplacé le mot de « compétitivité » par « attractivité » dans une autre partie du texte.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Avis défavorable. Cet alinéa concerne le transport de marchandises...

**M. Jean-François Husson.** – N'oubliez pas la DUP !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La signature est pour juillet 2019, nous en parlerons dimanche.

*L'amendement n°643 rectifié est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°897, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont.

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

, sur l'ensemble du territoire national

**M. Yves Bouloux.** – Il s'agit de prévenir un renforcement de la compétitivité des seuls territoires autour des métropoles ou des ports.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cette précision n'est pas essentielle, les dispositions sont valables sur l'ensemble du territoire. Il est néanmoins peut-être utile de le préciser. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le mentionner ici provoquerait un *a contrario* sur les autres alinéas. Avis défavorable.

*L'amendement n°897 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°593 rectifié, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment en engageant une politique ambitieuse et incitative pour le développement du transport fluvial

**Mme Martine Filleul.** – Le fluvial est le parent pauvre de ce projet de loi. Selon une récente étude du Commissariat au développement durable, entre 1990 et 2015, 393,1 milliards d'euros ont été investis en France en rénovation ou création d'infrastructures de

transport, dont seulement 1,1 % dans le transport fluvial alors même que sa part de marché nationale avoisine 3. Durant les 25 années précédentes, aucune infrastructure nouvelle n'a été réalisée. Nos investissements sont trois fois inférieurs à ceux de l'Allemagne dont le linéaire de voies navigables est deux fois moindre !

Cette situation n'est pas une fatalité : entre 1999 et 2009, la part modale du fluvial est passée de 10,9 % à 18 % en Belgique. Pour se rapprocher de ces niveaux de performance, engageons une politique ambitieuse et incitative pour le développement du transport fluvial.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le rééquilibrage modal au profit du transport fluvial est précisé à l'alinéa précédent. Pourquoi pas ne pas le repréciser ? Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il faudrait alors ajouter le transport ferroviaire. Avis défavorable.

*L'amendement n°593 rectifié est adopté.*

*L'amendement n°231 n'est pas défendu.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°739 rectifié *bis*, présenté par M. Lurel et les membres du groupe socialiste et républicain.

I. – Alinéa 7

Remplacer le mot :

cinq

par le mot :

six

II. – Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Le soutien à une politique nationale de continuité territoriale outre-mer tendant à rapprocher les conditions d'accès des populations aux services publics de transport de celles de la métropole, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale concernée.

**M. Victorin Lurel.** – Cet amendement rétablit l'intégrité territoriale de la nation française, rien de moins, une nation qui est archipelagique avec la Corse et les outre-mer. Ils ont été oubliés alors la programmation court de 2019 à 2037.

Certes, dans le rapport annexé, il est évoqué, de manière quelque peu impressionniste, la cohésion entre la métropole et les outre-mer, et seul l'article 8, sur 50 articles, est consacré aux outre-mer. Cet amendement est de bon sens pour réparer cette asymétrie.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'alinéa 3 relatif à l'objectif de réduction des inégalités territoriales prévoit que l'accessibilité des zones enclavées, des villes moyennes et des territoires mal connectés doit tenir compte des spécificités ultramarines. Cela répond à votre demande. Retrait, sinon avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – J'ajoute qu'il existe des programmes d'investissement très importants pour les outre-mer : 100 millions d'euros par an pour la route du littoral à La Réunion, la modernisation de la RN1 et 2 en Guyane, la route nationale à Mayotte.

Les outre-mer ont été au cœur des réflexions des Assises du transport aérien. Ces territoires pourront négocier des arrangements administratifs pour ouvrir des droits de trafic rapidement avec les pays voisins. Retrait, sinon avis défavorable.

**M. Victorin Lurel.** – Je ne peux me satisfaire de cette réponse. Cela fait des années que j'attends l'expression concrète de cette bonne volonté. Président de région, j'ai participé à des programmations. Les investissements sur la route du littoral à La Réunion ont été décidés par le passé.

Tenir compte des spécificités ultramarines, cela est déjà inscrit à l'article 73 de la Constitution. On ne peut se contenter de le répéter sans le traduire dans la programmation financière.

Certes, il existe de grands projets maritimes mais quel est l'apport de l'État ? Je dénonce depuis des années cette discrimination, cette asymétrie.

*L'amendement n°739 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°896, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont.

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

, en favorisant un équilibre territorial

**M. Yves Bouloux.** – Cet amendement, dans la même veine que le précédent, met l'accent sur l'équilibre territorial.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – À l'alinéa 3 est déjà fixé un objectif de réduction des inégalités territoriales. De plus, l'alinéa que vous visez concerne les réseaux existants. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°896 est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°123, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 10

1° Après le mot :

routier

insérer les mots :

et ferroviaire

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les lignes ferroviaires classiques y contribueront, grâce au développement du réseau d'Intercités de nuit et de jour.

**M. Guillaume Gontard.** – Le ferroviaire est le plus sûr moyen de désenclaver des villes moyennes, c'est une mobilité accessible à tous, sûre et résiliente dont l'impact sur le climat est limité.

Après les importantes mobilisations pour le climat, régénérer les « petites lignes » permettrait de maximiser l'usage du réseau existant et d'améliorer la mobilité sans artificialiser de nouvelles surfaces par la construction d'infrastructures. Cet amendement renforce, dans une logique de transition écologique, la desserte par les Intercités de jour comme de nuit, notamment en zone rurale. Les habitants des zones rurales excentrées doivent pouvoir participer à la vie nationale, grâce à des déplacements aller/retour en une journée pour se rendre non seulement à Paris mais aussi dans les autres régions françaises. Pour remplir cette mission, l'Intercité de nuit est, pour de nombreux territoires, la seule mobilité qui soit à la fois confortable pour les longues distances et en même temps peu énergivore et bas-carbone. Pour ne prendre qu'un seul exemple, le Paris-Briançon est indispensable pour le désenclavement des Hautes-Alpes. Développer ces trains, ce ne serait pas revenir en arrière ; ce serait un choix lucide et éclairé face aux évolutions démographiques et écologiques.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le doublement de la part du transport ferroviaire constitue un objectif du programme d'investissement prioritaire n°2. Le programme 4, lui, est consacré au routier. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis défavorable.

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

*L'amendement n°300 rectifié a été retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°542 rectifié, présenté par MM. Roux et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, M. Gold, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Alinéa 10

Supprimer les mots :

par des aménagements existants

**M. Éric Gold.** – Il est prématuré de déterminer que le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales passera par des aménagements existants. Les opérations prévues intègrent des projets d'aménagements complémentaires, dans le respect des enquêtes publiques.

**Mme la présidente.** – Amendement n°1031, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 10

Remplacer les mots :

par des aménagements existants

par les mots :

prioritairement par des aménagements des itinéraires existants

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le Gouvernement veut préciser le texte de la commission pour marquer que le désenclavement doit passer prioritairement par l'aménagement d'itinéraires existants, ce qui n'exclut pas la possibilité de réaliser des infrastructures nouvelles. Certaines sont à l'étude et déjà bien avancées.

**Mme la présidente.** – Amendement n°898, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont.

Alinéa 10

Remplacer les mots :

par des aménagements existants

par les mots :

et un équilibre territorial par des aménagements des réseaux existants

**M. Yves Bouloux.** – C'est un amendement de clarification.

**Mme la présidente.** – Amendement n°566 rectifié, présenté par M. Luche, Mme Billon, MM. Bonnacarrère, Capo-Canellas, Delcros et Détraigne, Mme Guidez, MM. Janssens, Laugier, Longeot, Louault, Kern, A. Marc et Moga et Mme Vullien.

Alinéa 10

Compléter cet alinéa par les mots :

ou un aménagement en 2 x 2 voies si la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés

**M. Jean-Claude Luche.** – Lorsque toutes les procédures ont été réalisées pour créer une 2x2 voies, et elles ont un coût pour les finances publiques, les aménagements d'itinéraires existants ne sont pas la solution pour désenclaver les territoires. La RN88 entre Rodez et l'A75 répond à ces critères. Il faut sécuriser cette route structurante particulièrement accidentogène avec un trafic en constante progression, c'est important pour Rodez mais aussi le développement de l'axe Toulouse-Lyon.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Des travaux sont parfois attendus depuis plusieurs générations de CPER. Privilégions l'aménagement de l'existant plutôt que des opérations nouvelles. Il est prévu 1 milliard d'euros sur 10 ans pour l'amélioration de la desserte de notre réseau routier national. Il s'agit d'opérations très concrètes, comme le précise le rapport annexé : déviations, aménagement pour la traversée

d'agglomérations ou carrefours. Avis défavorable sur l'amendement n°542 rectifié au profit de l'amendement n°1031 sur lequel j'émet un avis de sagesse car il n'a pu être examiné par la commission. Celui-ci priorise les aménagements existants sans exclure des projets futurs.

Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°898 : l'objectif d'égalité territoriale est déjà satisfait à l'alinéa 3. Je ne comprends pas bien la portée de cet ajout.

Monsieur Luche, le programme d'investissement prioritaire doit bénéficier à des 2x2 voies, mais aussi à des aménagements de traversée d'agglomération ou de carrefours. Cela est précisé à l'alinéa 52 du rapport annexé. Retrait au profit de votre futur amendement n°567.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – L'amendement n°1031 du Gouvernement répond aux objectifs des autres amendements en discussion commune, dont je demande le retrait.

*Les amendements n°s 542 rectifié, 898 et 566 rectifié sont retirés.*

*L'amendement n°1031 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°827 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Lévrier, de Belenet, Mohamed Soilihi, Bonnacarrère, Guerriau, A. Marc, Théophile, Louault, Henno, Wattebled, Moga et Gattolin.

I. - Alinéa 11

Rédiger ainsi le début de cet alinéa :

d) Le développement des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, ainsi que de leur usage, afin de renforcer

II. - Alinéa 12

Après le mot :

ports

insérer les mots :

des aéroports, des pôles logistiques

**M. Martin Lévrier.** – Cet article met l'accent sur le développement des mobilités propres et partagées. Dans une démarche de mise en place de l'innovation, il est cohérent d'ajouter le développement des mobilités en général. En l'état, l'article exclut un certain nombre de sites logistiques comme les aéroports et les grands pôles logistiques et assimilés, comme les marchés d'intérêt national (MIN).

**Mme la présidente.** – Amendement n°785, présenté par Mme Cukierman et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 12

Après le mot :

ports

insérer les mots :

, des pôles logistiques

**M. Pascal Savoldelli.** – Je rappelle l'objectif : améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports et accélérer le report modal. Il faut donc réintégrer certains sites logistiques, comme les MIN

Élu du Val-de-Marne, je veux vous parler du MIN de Rungis, dont nous avons fêté les cinquante ans. Il représente 9 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 1 200 entreprises, 12 000 salariés. Ces chiffres devraient parler dans cette enceinte ! D'ici juin, un tronçon ferroviaire fermera. Nous avons fait les calculs : 200 000 tonnes de marchandises, ce sera 70 camions par jour ! Ajoutez la question des pôles logistiques, c'est le bon sens.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à l'amendement n°827 rectifié *quinquies* au profit de l'amendement n°785, qui est plus global.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – *Idem*, étant précisé que la voie ferrée ferme pour une bonne cause : faire des travaux !

*L'amendement n°827 rectifié quinquies est retiré.*

*L'amendement n°785 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°774 rectifié, présenté par Mme Jasmin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Alinéa 12

Après le mot :

ferroviaires

insérer le mot :

, maritimes

**Mme Victoire Jasmin.** – La France, grâce à ses départements et collectivités d'outre-mer, est la deuxième puissance maritime du monde. Ainsi, en matière de trafic de marchandises, les grandes voies du trafic maritime mondial passent non loin de nos territoires d'outre-mer. Nos ports en outre-mer, peuvent devenir des hubs régionaux stratégiques sous réserves d'investissements dans les infrastructures.

La Guadeloupe est un archipel avec son continent et ces îles du sud, récemment, il faut en tenir compte. Madame la ministre, j'ai évoqué devant vous la situation de La Désirade.

À côté des activités maritimes traditionnelles et du tourisme de croisière, il faut développer les infrastructures et utiliser nos océans pour la production d'énergies renouvelables grâce aux courants.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable. Renforcer la dimension maritime du texte est bon.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La réponse aux enjeux maritimes était, dans mon esprit, traitée dans le cadre des ports. Sagesse.

*L'amendement n°774 rectifié est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°849 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, MM. Piednoir et de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Pointereau, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi que le développement de l'usage des véhicules à faibles et très faibles émissions, en tenant compte notamment des émissions liées aux dispositifs embarqués

**M. Patrick Chaize.** – Cet amendement associe à une politique ambitieuse de transport de marchandises le déploiement de véhicules à faibles et très faibles émissions. Développement et verdissement doivent aller de pair.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cette précision, qui n'est pas inutile, est conforme à l'accord de Paris. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je comprends l'objectif mais la transition énergétique ne relève pas de l'Afitf. Retrait, sinon avis défavorable.

**M. Ronan Dantec.** – J'entends la ministre mais le fait qu'il n'y ait aucune référence à la réduction des émissions de gaz à effet de serre me gêne.

**M. Jean Louis Masson.** – Je m'abstiendrai. D'abord, parce que la remarque de Mme la ministre est fondée : nous sommes loin des attributions de l'Afitf. Ensuite, s'il y a des progrès à faire, c'est plutôt en interdisant les paquebots et les cargos qui utilisent un fioul lourd hyperpolluant, et pas les petits camions, même si je ne les défends pas.

*L'amendement n°849 rectifié est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°110, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cette priorité passe notamment par la remise à niveau des lignes capillaires fret ainsi que des voies navigables.

**Mme Michelle Gréaume.** – Nous portons cet amendement depuis de nombreuses années. Le fret ferroviaire ne représente que 10 % du transport de marchandises, contre 75 % dans les années 1970. Les petites lignes ferroviaires font l'objet d'un travail du préfet Philizot mais, de rapport en rapport, les conclusions sont les mêmes : l'urgence écologique, le

nécessaire changement de paradigme, la pertinence du fret ferroviaire. Cela a été réaffirmé du Grenelle de l'environnement à la COP21. Alors que les émissions de CO<sub>2</sub> sont en hausse constante et qu'on compte 1,6 million de camions en plus sur les routes chaque année, il serait irresponsable de ne pas soutenir le réseau capillaire du fret ferroviaire.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le rapport annexé apporte déjà ces précisions. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je partage le constat de l'importance des lignes capillaires. L'Afitf bénéficie déjà de 10 millions d'euros par an.

Un point important pour les clients est la continuité de service, elle est mise à mal par les mouvements sociaux. La crise de l'an dernier a fait baisser le fret de 5 %. Avis défavorable.

*L'amendement n°110 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°515 rectifié, présenté par Mmes Lienemann et Apourceau-Poly.

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Accélérer la transition énergétique des véhicules et la lutte contre la pollution locale par une stratégie ambitieuse de déploiement des infrastructures d'avitaillement pour les véhicules fonctionnant à l'électricité, l'hydrogène, le GNV, le GPL et le superéthanol E85.

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** – Défendu.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'article 64 du rapport annexé vous donne satisfaction. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°515 rectifié n'est pas adopté.*

## RAPPORT ANNEXÉ

**Mme la présidente.** – Amendement n°625 rectifié *bis*, présenté par M. Bérit-Débat et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rapport annexé, après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Afin d'assurer le financement des investissements de l'État dans les infrastructures de transport pour la période 2019-2037 prévus par la présente loi, le Gouvernement lève un emprunt à moyen et long termes pour couvrir à due concurrence l'écart entre les dépenses prévues par la trajectoire fixée par la présente loi et les ressources actuellement identifiées pour les financer.

**M. Claude Bérit-Débat.** – Il manque 500 millions d'euros par an à l'Afitf à partir de 2020. Certes, la commission a sanctuarisé le fléchage de l'augmentation de la TICPE vers l'agence mais cela ne suffira pas. Une solution pourrait être une vignette

ponds lourds mais l'article 40 nous a été opposé lorsque nous avons voulu le proposer.

D'où notre proposition : lever un emprunt à moyen et long terme. Le moment est propice, les taux d'intérêt sont faibles : 0,5 % pour les obligations d'État de moins de 10 ans, de 1 % pour celles à 20 ans ; ils sont inférieurs à l'inflation, ce qui amoindrit leur coût. Tous les indicateurs sont au vert. La charge de la dette devrait baisser. Selon un économiste, ce serait indolore pour le budget de l'État et cette relance des investissements aurait des effets économiques appréciables.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Nous avons tous pu exprimer notre déception vis-à-vis du manque de ressources. Nous espérons que la part de TICPE affectée à l'Afitf augmentera. Nous ne sommes pas favorables à un emprunt même si les taux d'intérêt sont faibles.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je comprends le souhait de boucler le financement et confirme l'engagement du Gouvernement de dégager 500 millions d'euros supplémentaires par an à partir de 2020. Recourir à l'emprunt n'est pas la solution. En arrivant au ministère, j'ai trouvé 10 milliards d'euros d'engagements non financés. Avis défavorable.

**M. Roger Karoutchi.** – Le Grand Paris Express, voilà l'exemple type du projet financé par l'emprunt mais d'un emprunt adossé à des taxes supplémentaires sur les Franciliens et les entreprises franciliennes probablement pour les cinquante prochaines années.

Dans cet amendement, on ne sait pas qui paiera l'emprunt ; n'ajoutons pas des dettes aux dettes.

**M. Michel Dagbert.** – J'entends les arguments de M. Karoutchi mais cette dette sera vertueuse car elle accélérera la réalisation d'infrastructures dont tout le monde s'accorde à dire qu'elle n'a que trop tardé, elle aura des effets positifs sur l'économie réelle qui a souffert de la baisse d'investissement des collectivités territoriales. Les économistes le confirment, l'hypothèse de l'emprunt est crédible.

**M. Olivier Jacquin.** – Tout le monde apprécie l'esprit de concorde qui règne autour de ce texte.

Une fois le fléchage de la TICPE accompli, on manque toujours de financements pour l'Afitf. Ce qui pollue doit être plus coûteux que ce qui ne pollue pas. Tenir compte des externalités négatives, c'est le bon sens. Il est anormal qu'il coûte moins cher de traverser la France en avion qu'en train alors que le bilan carbone du premier est exécrable.

Monsieur Karoutchi, nous proposerons que les collectivités territoriales puissent lever un complément de taxe sur les plus-values immobilières privées réalisées autour des gares.

Le grand emprunt financera, non du fonctionnement, mais la transition.

**M. Jean-Michel Houllégatte.** – Nous sommes dans une société de mouvement, d'accélération des flux matériels et immatériels. Notre économie moderne est fondée sur l'échange avec le célèbre « laissez-faire, laissez-passer ».

La France du XIX<sup>e</sup> siècle a investi dans le réseau ferré qui a dynamisé l'économie. Au XXI<sup>e</sup> siècle, notre mobilité est congestionnée, asphyxiée. Investir dans la mobilité, c'est investir dans la croissance.

Pour le canal Seine-Nord, recourons à l'emprunt, gagé sur les redevances. N'ayons pas peur de l'emprunt qui booste la croissance par un retour sur investissement.

**M. Ronan Dantec.** – Dans sa lettre sur l'Europe, le président de la République évoque une banque européenne du climat. Il veut donc pouvoir emprunter... Si l'on veut tenir nos engagements sur le climat, on ne peut rester dans le cadre de l'orthodoxie financière, comme le disait Pierre Larroutou.

Le problème tient à ce que l'amendement ne limite pas l'emprunt aux infrastructures bonnes pour le climat. Le rail devra être financé par l'emprunt, sinon on n'y arrivera pas. Posons maintenant le débat, avant le projet de loi de finances.

**M. Claude Bérit-Débat.** – Jean Pisani-Ferry, influent conseiller du président de la République, a écrit : « On regardera sans doute demain comme un grand paradoxe que par manque de crédibilité et de confiance mutuelle, des États qui empruntaient à 0,7 % dans un contexte de croissance nominale de 3 % n'aient pas davantage tiré parti d'une fenêtre aussi exceptionnelle. (...) Nous sommes toujours dans une période de déficits sans pleurs, parce que l'État français emprunte sur dix ans à un taux nettement inférieur à 1 % qui ne compense même pas l'inflation. Tendanciellement, si cela continue, la charge des intérêts représentera moins d'un point de PIB, comme à la fin des années 1970 lorsque la dette ne pesait que 20 % du PIB. Certes, les taux vont remonter, mais sans doute lentement et, surtout, la maturité moyenne de la dette est de plus de sept ans : quand bien même la normalisation serait brutale, l'impact sur la charge annuelle d'intérêts demeurera graduel ». Merci, Jean Pisani-Ferry ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOCR*)

**M. Pascal Savoldelli.** – L'amendement sur les infrastructures de transport propose un emprunt à moyen et long terme. Or quand nous proposons la nationalisation des autoroutes, on nous a toujours répondu qu'un tel emprunt était impossible...

Roger Karoutchi évoque la dette, en toute responsabilité. Mais en nationalisant les autoroutes, on aurait aussi des recettes ! Mes chers collègues de gauche, allons jusqu'au bout du raisonnement. On ne peut pas ainsi faire deux poids, deux mesures !

Cela dit, je voterai l'amendement, mais c'est une petite leçon politique.

*L'amendement n°625 rectifié bis n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°603 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rapport annexé, après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Dans l'année suivant la promulgation de la présente loi, les contrats prévus aux articles L. 2102-5, L. 2111-10 et L. 2141-3 du code des transports sont actualisés pour tenir compte notamment de cette programmation. Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le rapport stratégique d'orientation mentionné à l'article L. 2100-3 du même code est amendé pour préciser les conditions techniques et financières de réalisation des investissements ferroviaires jusqu'en 2026, notamment les contributions publiques correspondantes.

**M. Olivier Jacquin.** – Cet amendement précise la notion d'investissement dans le ferroviaire. Il définit la stratégie pour gagner en précision, en la mettant en cohérence avec les contrats de performance du groupe SNCF et les plans d'investissements à dix ans de SNCF Réseau.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ces contrats décennaux qui lient l'État et les opérateurs sont réactualisés tous les trois ans. Il est inutile de repreciser cette actualisation. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – À la suite du nouveau pacte ferroviaire, les dispositifs contractuels seront ajustés. Le nouveau contrat tiendra compte de la nouvelle organisation de la SNCF au 1<sup>er</sup> janvier 2020 et de la programmation des infrastructures. Cet amendement est satisfait : retrait ou avis défavorable.

**M. Olivier Jacquin.** – SNCF Réseau voit sa situation s'aggraver. Le début du désendettement est prévu pour 2020 ; pour l'instant, il s'aggrave. Le ministère des finances est extrêmement sévère vis-à-vis de SNCF Réseau, qui sera en outre pénalisé par des mesures de détail.

Pour conforter la situation et éviter toute dérive, précisons ce contrat.

*L'amendement n°603 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°112, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, alinéa 12

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

Elle suppose l'affectation à l'Atif de ressources complémentaires. Parmi ces ressources, est étudiée prioritairement la mise en place d'une taxe poids lourds afin de revenir sur l'avantage concurrentiel de la route dont les usagers ne paient pas les infrastructures. La possibilité de mise en œuvre d'une taxe sur les transactions financières ainsi que les places de

stationnements annexés aux locaux commerciaux est également étudiée.

Afin d'encourager le report modal et le financement des infrastructures, les exonérations fiscales et sociales au bénéfice des poids lourds sont réévalués et progressivement supprimés.

**Mme Éliane Assassi.** – Nous sommes très satisfaits de l'évolution du texte de la commission sur les financements de l'Afitf, mais il ne mentionne qu'un financement nouveau, sans plus de précision.

Cet amendement précise que plusieurs sources de financement sont nécessaires. Nous préconisons ainsi le retour de la taxe poids lourds afin de mettre fin à l'avantage concurrentiel de la route sur le rail ; une fiscalité plus juste, socialement et écologiquement, que la hausse des prix à la pompe. Le précédent Gouvernement avait reculé, empêtré dans un montage financier intenable...

Autres pistes à explorer : une taxation additionnelle sur les transactions financières ou sur les parkings de supermarché.

Enfin, il faut réévaluer les exonérations de TICPE pour le secteur routier, qui coûtent 1,6 milliard d'euros par an.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ces taxes donneraient quitus à l'État de ne pas prendre 1,5 à 1,8 milliard d'euros de TICPE pour financer l'Afitf.

Les sociétés d'autoroute financent l'Afitf à hauteur de 52 %, par la redevance domaniale notamment.

Sans vouloir lancer un concours Lépine de la taxe, on pourrait aussi envisager de flécher vers la mobilité une partie des recettes attendues de la taxation des GAFA ou de la privatisation d'ADP...

**Mme Éliane Assassi.** – Ou arrêter le CDG Express ! (*Sourires*)

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Vous aurez compris que le Gouvernement ne compte pas trancher avant les conclusions du grand débat. Je rappelle aussi que le transport routier représente 400 000 salariés. Mettre fin aux exonérations fiscales des poids lourds français pénaliserait les entreprises françaises par rapport aux poids lourds étrangers qui traversent notre pays sans payer la moindre fiscalité.

Quant au fret ferroviaire, il paie le coût marginal de ses infrastructures, à peine, en raison des subventions de l'État. Défavorable.

**M. Daniel Chasseing.** – S'il n'y avait pas d'exonération de TICPE, beaucoup de transporteurs routiers feraient faillite face à la concurrence de l'Espagne, du Luxembourg ou même de l'Allemagne, où les charges et le prix du gazole sont bien inférieurs.

**M. Pascal Savoldelli.** – Madame la ministre, nous pouvons parler des niches fiscales, si vous le voulez ! Il faudrait d'ailleurs plutôt parler de dépenses fiscales. La commission des finances saura aisément trouver de l'argent : CICE, niche Copé, etc. Au sortir du grand débat, nul doute que nos concitoyens seront intéressés de connaître le volume et la nature des dépenses fiscales à destination des particuliers et des entreprises, en distinguant bien TPE, PME et grands groupes...

Allons-y ! Nous sommes dans une démarche constructive et vous tendons la main, madame la ministre. (*M. Roger Karoutchi s'amuse.*)

*L'amendement n°112 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°113 rectifié, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, alinéa 15

Après le mot :

modal

insérer le mot :

prioritairement

et après le mot :

autopartage...)

insérer les mots :

lorsqu'il n'existe pas d'alternative dans des conditions satisfaisantes par les transports collectifs

**Mme Éliane Assassi.** – Défendu.

*L'amendement n°113 rectifié, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°895, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont.

Rapport annexé, alinéa 19

Après les mots :

réseaux routiers,

insérer les mots :

notamment par l'aménagement des voies existantes en deux voies dans chaque direction,

**M. Yves Bouloux.** – Cet amendement précise la notion de modernisation des réseaux routiers nationaux, notamment pour les axes régulièrement saturés ou dangereux.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'article 52 précise les aménagements envisagés. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°895 est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°114, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé

I. – Alinéa 21

1° Après le mot :

routier

insérer les mots :

et ferroviaire

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les lignes ferroviaires classiques y contribueront, grâce au développement du réseau d'Intercités de nuit et de jour ;

II. – Alinéa 49, après le mot :

routier

insérer les mots :

et ferroviaire

**M. Guillaume Gontard.** – La définition des objectifs et les programmes d'investissement prioritaires qui leur sont adossés reste limitée et lacunaire. Le désenclavement des villes moyennes et des régions rurales passe également par le rail : il faudrait y faire explicitement référence dans le troisième programme, qui ne concerne que le routier.

Pour lutter contre les fractures territoriales, il est essentiel de régénérer les petites lignes, ce qui permettrait de maximiser l'usage du réseau existant et d'améliorer la mobilité sans artificialiser de nouvelles surfaces par la construction d'infrastructures.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous en avons débattu à l'article premier A. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis. Nous allons investir 3,6 milliards d'euros par an pour remettre en état le réseau ferroviaire, et 3,7 milliards d'euros pour renouveler l'intégralité des TET.

**M. Fabien Gay.** – Avec quel argent ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Ceux qui siègent à l'Afif peuvent le confirmer. C'est un investissement considérable. Nous faisons infiniment plus pour le ferroviaire que pour le transport routier.

**M. Guillaume Gontard.** – Vous annoncez des chiffres, mais non financés ! Pourquoi indiquer le routier et non le ferroviaire pour le désenclavement ? Le ferroviaire devrait être une priorité.

*L'amendement n°114 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°468 rectifié, 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.

Rapport annexé

I. – Alinéa 21

Compléter cet alinéa par les mots :

et de montagne

II. – Alinéa 36, première phrase

Après les mots :

du réseau structurant

insérer les mots :

, notamment celui des trains d'équilibre du territoire et des trains d'aménagement du territoire,

III. – Alinéa 49

Remplacer les mots :

et des territoires ruraux

par les mots :

des territoires ruraux et de la montagne

IV. – Alinéa 52, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain, ou les chutes de blocs

**Mme Josiane Costes.** – La citation de la montagne aux alinéas 18 et 44 trouve sa justification dans la spécificité montagne reconnue par la loi modifiée du 9 janvier 1985. L'amendement précise, à l'alinéa 32, que l'État reprendra une politique d'investissement dans les TET et les trains de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez, permettant d'envisager d'autres trains de nuit, par exemple pour desservir les Pyrénées ou le Massif central. Le train de nuit qui desservait Aurillac a été supprimé en 2003, aggravant encore notre enclavement.

Enfin, à l'alinéa 47, nous rappelons que les travaux d'entretien, de sécurisation et de modernisation du réseau routier national comportent également d'importants ouvrages de prévention des risques naturels, particulièrement nécessaires en montagne.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ces ajouts ne semblent pas opportuns. La commission a déjà précisé, à l'alinéa 38, que l'État investira pour les trains d'équilibre du territoire. Retrait ou avis défavorable

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis.

*L'amendement n°468 rectifié n'est pas adopté.*

*La séance est suspendue à 20 heures.*

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE DALLIER,  
VICE-PRÉSIDENT

*La séance reprend à 21 h 30.*

**M. le président.** – Amendement n°116, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, alinéa 23

Compléter cet alinéa par les mots :

en définissant un cadre social et fiscal qui permette d'en finir avec l'avantage concurrentiel de la route

**M. Pascal Savoldelli.** – Par cohérence, avec l'amendement n°112, nous précisons que l'exigence de report modal repose également sur la définition d'un cadre social et fiscal qui permette d'en finir avec l'avantage concurrentiel de la route sur le rail et le fluvial.

Depuis longtemps, les gouvernements successifs ont choisi de favoriser la route, aux dépens du fret ferroviaire : exonération d'une partie de la taxe sur le pétrole, abaissement de la taxe à l'essieu, péages sans lien avec l'usure provoquée par les poids lourds, allègement des cotisations sociales, recours aux travailleurs détachés... différence de taxation entre le gazole routier et l'essence, CICE - 20 milliards d'euros et CIR - 6,2 milliards d'euros. Selon la Direction des douanes et des droits indirects (DGDDI), le différentiel sur le gazole s'élevait à 6,9 milliards d'euros en 2011. Enfin, la Commission européenne organise un véritable dumping social entre pays européens, avec le cabotage.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'objet du texte n'est pas de changer le cadre fiscal du transport routier. En revanche, c'est avec des moyens financiers à la hauteur des projets que nous soutiendrons le ferroviaire. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis. Le transport routier représente 400 000 emplois en France. Au Conseil « Transports », fin 2018, nous avons trouvé un accord pour étendre la directive Travailleurs détachés au transport routier. Je regrette que le groupe auquel vous êtes rattachés au Parlement européen ne se soit pas prononcé pour inscrire le sujet à l'ordre du jour...

**M. Pascal Savoldelli.** – Madame la ministre, vous auriez fait une excellente candidate « En Marche » aux élections européennes - mais ce n'est pas vous, pour cette fois (*Mme la ministre sourit.*). Vous avez raison de rappeler les enjeux européens, il ne faut pas méconnaître non plus le rôle des profits des grands groupes. La réglementation européenne a organisé le dumping social. Aujourd'hui, avec le cabotage, des transporteurs européens peuvent réaliser trois opérations sur le sol national aux conditions financières de leur point de départ. C'est ça, la concurrence libre et non faussée, voilà ce que fait la réglementation européenne de nos emplois. Il n'y aura pas de relance du fret ferroviaire sans remise en cause de la politique pro-route !

*L'amendement n°116 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°506 rectifié, présenté par Mme N. Delattre, MM. Artano et Roux, Mme Laborde, MM. Léonhardt, A. Bertrand, Corbisez et Collin, Mme Costes et MM. Guérini et Vall.

Rapport annexé, après l'alinéa 23

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

À partir du 1<sup>er</sup> décembre 2020, le Gouvernement remet annuellement au Parlement un rapport relatif au financement et à la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transport.

**Mme Nathalie Delattre.** – Cet amendement vise à ce que le Parlement évalue les programmations et réalisations des investissements de l'État dans les transports.

Le rapport annuel au Parlement précisera les montants alloués à chaque programme d'investissement prioritaire, fera le point sur les projets mis en œuvre ou restant à réaliser, évaluera leur efficacité et mettra à jour les améliorations éventuelles à y apporter.

En Nouvelle-Aquitaine, le conseil régional a consacré 1,4 milliard d'euros au ferroviaire. En dépit de cet effort, les trains sont toujours en retard. Il faut un effort massif. Les lignes Nantes-Bordeaux, Limoges-Bordeaux ou Limoges-Poitiers relèvent de l'intérêt national. L'engagement de l'État sur les CPER est faible : à peine 239 millions d'euros sur les 780 millions inscrits.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Cet amendement est satisfait par l'article premier C inséré en commission. Retrait.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Retrait ? Les travaux de la ligne Nantes-Bordeaux vont commencer cette année, tandis que les deux autres lignes que vous évoquez seront inscrites au contrat de plan État-région, pour des travaux d'ici la fin du quinquennat.

*L'amendement n°506 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°920, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 30

Supprimer cet alinéa.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le rapport annexé au projet de loi prévoit de renforcer la connaissance, la surveillance, l'entretien et la sécurité des ouvrages d'art et des ponts et un accompagnement de l'État concernant le patrimoine des collectivités territoriales et de leurs groupements voire la perspective de son soutien financier.

Cette volonté d'accompagnement est déjà satisfaite à travers les missions que le Gouvernement a confiées à l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (Idrri), notamment à travers le pilotage de l'Observatoire national de la route (ONR).

Plus localement, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) anime des conférences techniques interdépartementales qui visent à développer une communauté technique publique locale réunissant des techniciens locaux de l'État et des collectivités territoriales, dans les domaines portés par le ministère. Ces dispositifs seront consolidés par l'agence nationale de cohésion des territoires qui aura vocation à appuyer les collectivités en matière d'ingénierie.

En tant que gestionnaires routiers, les différentes collectivités disposent de la libre administration de leurs équipements, y compris des choix de leurs priorités et de leurs politiques et des niveaux d'investissement, sans intervention de l'État.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à cet amendement qui supprime un ajout de la commission. Il est important que l'État s'engage sur le long terme pour l'entretien des ouvrages d'art.

**M. Hervé Maurey, président de la commission.** – À la suite de l'effondrement du pont de Gênes, le Sénat a créé une mission d'information sur les ponts qui s'est dotée des prérogatives d'une commission d'enquête. La France compte 200 000 ponts, dont 100 000 sont gérés par les collectivités territoriales.

La question de la sécurité est cruciale. Beaucoup de petites communes ne connaissent pas toujours leur patrimoine ni son état, alors que certains ouvrages sont dangereux pour la circulation.

Difficile, dans la conjoncture actuelle, d'imposer des inventaires, des mesures brutales. Vous citez les organismes d'État, madame la ministre, qui ont de l'expertise - mais n'aident pas les collectivités locales. Quant à l'Afitf, elle dispose d'un programme pour les tunnels, mais pas pour les ponts, ce qui est bien typique de notre administration... L'État doit donc accompagner les collectivités territoriales, financièrement et sur le plan de l'ingénierie, car rien n'est prévu à cet égard.

Enfin, j'en profite, madame la ministre, pour vous interpellier sur la situation du pont de Rosselmont, en Moselle, qui a été construit par les Charbonnages de France : il est dans un état de délabrement avancé, mais des camions circulent - à qui incombe sa remise en état, urgente depuis des années ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le pont de Rosselmont appartient à l'État, en tant que gestionnaire du patrimoine des houillères. Il lui appartient donc de le remettre en état.

**M. Michel Dagbert.** – Si les départements possèdent l'expertise technique pour évaluer la sécurité de leurs ponts, il n'en va pas de même des petites communes : il faut les aider, cette question est très importante, nous voterons contre l'amendement.

**M. Olivier Jacquin.** – *Quid* du pont de Pierre-la-Treiche en Meurthe-et-Moselle ? Évelyne Didier avait

travaillé sur ce sujet des ponts qui sont versés au patrimoine communal, et les difficultés financières pour les communes.

Vous citez les moyens de l'État, mais le budget du Cerema baisse, tandis que l'Agence nationale de cohésion des territoires n'est pas encore opérationnelle.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le pont de Pierre-la-Treiche appartient à Voies navigables de France. Il appartient au propriétaire de l'infrastructure traversée - une route, une voie ferrée, un canal - de financer l'entretien des ponts, ou au moins d'y participer.

**M. Pascal Savoldelli.** – Nous ne voterons pas cet amendement qui annonce clairement le désengagement de l'État !

L'État a beau jeu de proclamer la libre administration des collectivités locales dans le même temps qu'il leur impose des obligations contraignantes sans les financer !

*L'amendement n°920 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°117, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, alinéa 31, première phrase

Remplacer les mots :

850 M€/an d'ici 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante

par les mots :

1,3 milliard d'euros par an à partir de 2020, soit le niveau d'investissement requis pour entretenir le réseau national

**M. Guillaume Gontard.** – Des crédits suffisants doivent être consacrés à l'entretien du réseau routier pour garantir la sécurité des usagers et éviter de nouveaux drames.

En audition, le président de l'Afitf nous a dit qu'il fallait un milliard d'euros par an pour stopper la dégradation du réseau ; or nous en sommes à 700 millions en 2018 et 800 millions en 2019. Les chaussées en état correct sont passées de 85 % à 83 % entre 2010 et 2015, quelque 7 % des ponts sont en risques majeurs.

Les crédits d'entretien de l'État baissent et la disparition de l'écotaxe n'a pas été compensée.

Il faut enrayer la baisse des crédits. Dans 40 % des accidents mortels, le facteur infrastructures est impliqué. Si rien n'est fait, 60 % des chaussées seront aussi très dégradées d'ici 2037.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a fait le choix de ne pas

amputer les montants des investissements, préférant assurer la crédibilité de la programmation.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Les crédits de la régénération routière ont augmenté de 50 % par rapport au quinquennat précédent, tout comme ceux du ferroviaire. Les chiffres de votre amendement ne correspondent pas aux besoins identifiés, sans compter qu'une augmentation brutale n'augurerait pas une dépense efficace. Avis défavorable.

*L'amendement n°117 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°993 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 et Laménie, Mmes Lamure, Chauvin et Garriaud-Maylam, M. Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. Dufaut et Mme Troendlé.

Rapport annexé, après l'alinéa 31

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Les crédits consacrés par l'AFITF aux Contrats de Plan État-Région pour la route tels qu'annoncés dans le scénario 2 du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures du 1<sup>er</sup> février 2018 sont portés à 500 millions d'euros par an pendant 10 ans, puis à 440 millions d'euros par an.

**M. Mathieu Darnaud.** – Le sous-investissement chronique de l'État dans les infrastructures routières a créé un tel retard dans les indispensables travaux d'entretien et d'aménagement que même l'effort indéniable que représente l'augmentation des crédits consacrés par l'Afitf au réseau routier ne saurait le rattraper avant de trop longues années.

Sur le réseau des routes nationales non concédées, ce sont les régions et les autres collectivités qui, de plus en plus, doivent s'impliquer financièrement pour la sécurité des voies, le désenclavement des territoires isolés ou le désengorgement des agglomérations.

Cette tendance lourde étant appelée à perdurer, cet amendement vise donc à augmenter les crédits des Contrats de plan État-région (CPER) dans le scénario 2 du COI qu'a retenu le Gouvernement, accroissant ainsi l'effet de levier et le nombre de projets cofinancés par l'État et les collectivités.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Comme pour l'amendement précédent, même si nous souhaiterions aller vers le scénario 2, voire le 3, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a préféré sanctuariser les financements de l'Afitf par souci de crédibilité. Retrait.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il ne nous appartient pas de préjuger de ce que contiendront les futurs CPER qui, par nature, se font avec les régions,

dont certaines ne souhaitent pas s'impliquer. Avis défavorable.

**M. Mathieu Darnaud.** – Soit, mais *a minima*, il convient, lorsque l'État s'engage dans les CPER, qu'il honore ses engagements !

*L'amendement n°993 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°594 rectifié, présenté par Mme M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rapport annexé, alinéa 35

Remplacer le montant :

110 M€

par le montant :

200 M€

, le montant :

130 M€

par le montant :

220 M€

et le montant :

190 M€

par le montant

275 M€

**Mme Martine Filleul.** – Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, remis au Gouvernement en février 2018, a confirmé que l'état de dégradation avancé du réseau fluvial, résultat de décennies de sous-investissement, nécessite un sévère rattrapage.

Pour maintenir la fonction navigation sur l'essentiel du réseau, un budget de 245 millions d'euros par an serait nécessaire pendant dix ans. Ce chiffre n'inclut pas le budget de 30 millions d'euros prévus par VNF pour la modernisation du réseau.

Le COI a évalué qu'un scénario minimaliste, réduit à 210 millions d'euros par an pour la régénération, impliquerait d'abandonner la fonction navigation sur 20 % du réseau.

Le montant des crédits Afitf figurant dans le texte actuel du rapport annexé, 110 millions d'euros puis 130 millions d'euros par an, laisse espérer un budget de 190 millions d'euros en 2027 avec les fonds propres et les co-financements supposés. Mais ces montants incluent les 30 millions d'euros prévus pour la modernisation. Ainsi ce serait au mieux 160 millions d'euros en 2027 pour la régénération du réseau, au lieu des 245 millions d'euros nécessaires. Ce scénario signifie qu'une part importante du réseau devra être fermée à la navigation, privant de nombreux territoires d'une desserte fluviale, pour le transport comme pour le tourisme.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Encore une fois, plutôt qu'augmenter les crédits de certains programmes, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a préféré faire en sorte que les engagements pris soient tenus. Certes, les crédits de l'Afitf pour le fluvial se montaient à 50 millions d'euros en 2015 et ils ont doublé depuis.

Nous avons donc voulu sanctuariser les 110 millions d'euros par an, puis 130 millions d'euros par an, pour le fluvial de l'Afitf, même si, évidemment, ce n'est pas suffisant. Il faudrait doubler ce chiffre pour une régénération complète.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Nous avons choisi de régénérer les voies fluviales, avec une trajectoire budgétaire ambitieuse et réaliste. Nous dégageons d'ailleurs une centaine de millions de plus que ce qui est avancé dans les scénarios du COI.

**M. Olivier Jacquin.** – La part du fluvial est modeste et diminue. Le fret sur la Moselle a baissé de moitié en dix ans. Lors de l'examen du projet de loi de finances, le budget de VNF a été restauré *a minima* au dernier moment, mais les crédits d'investissement sont insuffisants.

D'où notre volonté de sanctuariser les crédits de VNF et d'une règle d'or pour protéger notre patrimoine.

*L'amendement n°594 rectifié n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°960 rectifié, présenté par Mme Prévaille, MM. Lozach et Gabouty, Mme Perol-Dumont, M. Pointereau, Mme F. Gerbaud et MM. Mayet, Bonhomme, Chasseing, Magner, Jeansannetas, Dagbert et Requier.

Rapport annexé, après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fera l'objet d'un grand programme de modernisation pour redonner à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle avait perdues. Ce grand programme aura aussi pour objectif d'accroître de façon significative l'attractivité des territoires desservis et de contribuer ainsi au rééquilibrage du territoire national, notamment en comblant une partie du handicap à l'égard de régions dotées de LGV et de trente années de préjudice économique dû à l'abandon de trois projets de modernisation de cette ligne. La modernisation de cet axe portera sur les infrastructures, avec 1,6 milliard de travaux de régénération inscrit dans le schéma directeur de la ligne, ainsi que des travaux de modernisation qui permettront de porter le temps de trajet entre Paris et Limoges à deux heures trente minutes et de gagner quarante-cinq minutes minimum entre Paris et Toulouse. Elle portera également sur le matériel roulant, avec la commande en 2019, de seize nouvelles rames, dont le confort et les performances doivent être adaptés à une ligne de 712 km. Ces rames prévues pour rouler à 200 km/h, pourront voir leur capacité portée à 220 km/h. Les livraisons et mises en service sont prévues pour 2023. Les territoires desservis

bénéficieront ainsi de fréquences augmentées à quatorze allers-retours par jour, comme cela existait il y a dix ans, avec une fiabilité renforcée. Le projet de loi garantit les financements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés ci-dessus.

**Mme Angèle Prévaille.** – Je parlerai d'une ligne à haute valeur territoriale, la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), longue de 712 km, qui a souffert d'un trop long manque d'investissement - au point que les habitants des collectivités qu'elle traverse, se sentent délaissés, enclavés.

Il est urgent d'avancer. Cet amendement prévoit un grand programme de modernisation de cette ligne, pour mettre Limoges à 2 h 30 de Paris et gagner trois quarts d'heure sur le Paris-Toulouse.

Du nouveau matériel devra ainsi être mis en service en 2023. Sans ce plan, ni l'investissement de toutes les collectivités territoriales traversées, cette ligne ne sera pas au rendez-vous des attentes.

Vous pouvez passer commande en 2019, pour une livraison en 2023. Toutes les collectivités territoriales et forces économiques le souhaitent.

**M. le président.** – Amendement n°1005, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fera l'objet d'un grand programme de modernisation pour redonner à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle avait perdues. Ce grand programme aura aussi pour objectif d'accroître de façon significative l'attractivité des territoires desservis et de contribuer ainsi au rééquilibrage du territoire national, notamment en comblant une partie du handicap à l'égard de régions dotées de LGV et de trente années de préjudice économique dû à l'abandon de trois projets de modernisation de cette ligne. La modernisation de cet axe portera sur les infrastructures, avec 1,6 milliard d'euros de travaux de régénération inscrit dans le schéma directeur de la ligne, ainsi que des travaux de modernisation qui permettront de ramener le temps de trajet entre Paris et Limoges à deux heures et trente minutes et de gagner quarante-cinq minutes minimum entre Paris et Toulouse. Elle portera également sur le matériel roulant, avec la commande en 2019, de seize nouvelles rames, dont le confort et les performances doivent être adaptés à une ligne de 712 km. Ces rames prévues pour rouler à 200 km/h, pourront voir leur capacité portée à 220 km/h. Les livraisons et mises en service sont prévues pour 2023. Les territoires desservis bénéficieront ainsi de fréquences augmentées à quatorze allers-retours par jour, comme cela existait il y a dix ans, avec une fiabilité renforcée.

**Mme Éliane Assassi.** – Défendu.

**M. le président.** – Amendement n°919 rectifié *bis*, présenté par MM. Chasseing, Lozach, Bonhomme et Gabouty, Mmes Prévile et Perol-Dumont, M. Pointereau, Mme F. Gerbaud, MM. Mayet, Jeansannetas, Magner, Decool, Malhuret, A. Marc, Wattebled, Fouché et Guerriau, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Henno, Longeot, Nougéin, Moga et Luche, Mme Bonfanti-Dossat et MM. Requier, Saury, Laménie, B. Fournier, Regnard, Bouchet, Collin et D. Laurent.

Après l'alinéa 38

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, communément appelée POLT, fait l'objet d'un vaste programme de régénération, inscrit dans le schéma directeur de cette ligne, d'un programme de modernisation pour lequel il est demandé la commande de seize nouvelles rames prévues pour rouler, si possible à 200 km/h, et qui seront impérativement commandées aux industriels concernés pour une livraison en 2023. Une deuxième phase de modernisation permettra ainsi des gains de temps substantiels, en mettant Limoges à deux heures et trente minutes de Paris.

**M. Daniel Chasseing.** – La ligne POLT, trop longtemps délaissée, a impérativement besoin de cette rénovation, c'est indispensable pour les trois régions et dix départements qu'elle traverse. L'État doit s'engager formellement dans sa rénovation, conformément aux engagements qu'il a pris - vous-mêmes, madame la ministre, à Limoges... - et aux nécessités économiques de ces territoires.

Il faut désormais 3 h 30 pour aller de Toulouse à Limoges, contre 2 h 30 en 1980 pour le Capitole...

**M. le président.** – Amendement n°301 rectifié *bis*, présenté par MM. Chasseing, Decool, A. Marc, Wattebled, Fouché et Guerriau, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Malhuret, Gabouty, Nougéin, Pointereau, Lozach, Henno, Bonhomme, Longeot, Moga, Luche et Mayet, Mme Bonfanti-Dossat, MM. Requier, Laménie, B. Fournier, Regnard, Bouchet, Collin et D. Laurent et Mme Renaud-Garabedian.

Rapport annexé, alinéa 77

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Concernant l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, communément appelé POLT, la SNCF s'engage à donner dans les meilleurs délais un calendrier public précis des travaux de rénovation tant de la ligne elle-même que des nouveaux matériels prévus

**M. Daniel Chasseing.** – Cette ligne a été négligée. On nous a fait miroiter un TGV entre Limoges et Poitiers qui a été, *in fine*, abandonné. Il est donc légitime que l'État donne des précisions sur les travaux prévus : c'est l'objet de cet amendement.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Plutôt qu'égrener des promesses non financées comme dans les précédentes programmations, nous avons fait le choix de sanctuariser la trajectoire. Il ne nous appartient pas de choisir entre les projets. Mais à l'initiative de Rémy Pointereau, le tableau du rapport annexé liste tous les projets prévus par le COI. Ce conseil d'orientation se prononcera sur chaque projet et son phasage. Par garantie, nous avons prévu une clause de revoyure tous les cinq ans.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – En effet, la ligne POLT s'est dégradée : le temps de trajet a augmenté de trente minutes et le matériel roulant est vieillissant. Sur le fond, j'ai souhaité inscrire les lignes Paris-Clermont et la ligne POLT parmi les investissements prioritaires, au même titre que les LGV : plus de deux milliards d'euros leur seront consacrés sur l'ensemble de la programmation. À court terme, le Wi-Fi sera installé. Un programme de régénération et de renouvellement du matériel roulant est en cours : 16 rames seront commandées, l'appel d'offres est en cours.

**M. Jean-Marc Gabouty.** – En 1960, on mettait une demi-heure de moins pour faire le Limoges-Paris. Il s'agit donc de revenir à la situation de l'époque, ce n'est pas même un progrès...

Lorsqu'une locomotive tombe en panne, aucune locomotive de secours n'est prévue : il y a donc, en plus de sous-investissement, un problème de gestion, par la SNCF. L'opérateur gère cette ligne en flux tendus. En-dehors de l'investissement de modernisation nécessaire, la SNCF doit faire un effort pour améliorer la gestion de la ligne.

*Les amendements n°960 rectifié, 1005, 919 rectifié bis et 301 rectifié bis ne sont pas adoptés.*

**M. le président.** – Amendement n°921, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 37

1° Première phrase

Après le mot :

sécurité

insérer les mots :

, notamment de mise en sécurité des passages à niveau,

2° Deux dernières phrases

Supprimer ces phrases.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le rapport annexé au projet de loi, dans la rédaction de la commission, fixe à 40 millions d'euros par an le montant à atteindre pour les opérations de mise en sécurité des passages à niveau prioritaires.

Comme pour les autres programmes, le Gouvernement n'entend pas fixer un chiffre avec tant de précision - mais je prends l'engagement que notre

objectif sera bien de consacrer 40 millions à cette opération.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Pourquoi, dès lors, ne pas le faire figurer dans la loi ? Avis défavorable.

**M. Daniel Chasseing.** – Je demande la mise aux voix de l'amendement n°919 rectifié *bis*, qui prévoit une livraison du matériel roulant en 2023. Il pourrait avoir un avis favorable.

**M. le président.** – Il a déjà été mis aux voix, nous ne pouvons revenir en arrière.

*L'amendement n°921 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°41 rectifié *bis*, présenté par MM. J.M. Boyer, Pointereau, Duplomb et Bascher, Mmes Billon, Bruguère et Chain-Larché, MM. Chasseing et de Legge, Mmes Deromedi et Deseyne, M. B. Fournier, Mme Gruny, MM. Guerriau, Henno et Laménie, Mme Lamure, MM. Lefèvre, Luche, Malhuret, A. Marc et Meurant, Mme Noël, MM. Poniowski, Priou et Sido, Mmes Thomas et Vullien, MM. Bonne, Chaize, Chevrollier, Courtial, Cuypers, Darnaud et Decool, Mme de Cidrac, M. de Nicolaÿ, Mme Deroche, M. Détraigne, Mmes Estrosi Sassone, C. Fournier et Garriaud-Maylam, MM. Genest, Gremillet, Guéné et Husson, Mme Imbert, MM. Karoutchi, D. Laurent, Le Nay, Longeot et Longuet, Mmes Micouleau, Morhet-Richard et Puissat, M. Rapin, Mme Renaud-Garabedian, M. Segouin, Mme Sollogoub et M. Wattebled.

Rapport annexé, alinéa 37, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Lorsque ces lignes structurantes, tels les trains d'équilibre du territoire (TET), font l'objet de travaux de régénération et de modernisation de leurs infrastructures, l'État peut mener ces opérations de manière concomitante lorsque cela permet d'optimiser les opérations tant financièrement que dans la durée de leur réalisation ainsi que de limiter les nuisances pour les usagers.

**M. Jean-Marc Boyer.** – L'État s'est engagé à la régénération et à la modernisation de lignes structurantes telles que les TET Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Toulouse. Le schéma directeur relatif au TET Paris-Clermont-Ferrand prévoit trois phases de travaux : un programme de régénération des infrastructures, un renouvellement du matériel roulant et un programme de modernisation des infrastructures. Nous proposons que les phases de régénération et de modernisation des infrastructures aient lieu concomitamment, c'est pertinent pour l'efficacité des travaux et pour limiter les perturbations pour les usagers,

**M. le président.** – Amendement identique n°480 rectifié, présenté par MM. Gold, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, M. Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin,

Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

**M. Éric Gold.** – Il faut mener concomitamment les travaux de régénération et de modernisation sur les lignes d'équilibre du territoire, afin de limiter les désagréments pour les usagers et d'optimiser le temps de travail consacré à la modernisation des TET. L'objectif d'améliorer l'expérience de voyage des usagers pourrait ainsi être atteint dans les meilleurs délais.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Les travaux seront définis par un schéma directeur en trois phases. J'avais initialement émis un avis défavorable en commission, mais sagesse.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je ne suis pas sûre de comprendre ces amendements. La régénération et les appels d'offres sur le matériel roulant seront concomitants, et les travaux sur les deux lignes auront lieu en même temps. Il n'y a aucune difficulté à mener les travaux concomitamment.

**M. Laurent Duplomb.** – Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras. Inscrivons ces engagements dans la loi ! C'est une forme de respect à l'égard des usagers, à qui l'on a fait miroiter un TGV sur le Paris-Clermont, pour les abandonner ensuite !

**M. Pascal Savoldelli.** – Le groupe CRCE soutiendra ces amendements. Dans la réforme ferroviaire, madame la ministre, vous nous disiez avoir réglé tous ces problèmes. Si tout est réglé, adoptons ces amendements !

Vous avez évoqué les 400 000 emplois liés aux transports routiers. Ici, de nombreux emplois sont aussi en jeu pour les territoires concernés !

**M. Jean-Marc Boyer.** – J'ai bien entendu, que les deux premières phases d'appels d'offres pour la modernisation de la voie et le matériel roulant ont été lancées. Mais avec des travaux de cette importance, il importe de passer dès maintenant à l'ensemble de la modernisation des infrastructures. Ne pas envisager dès à présent la troisième phase, imposera de remettre ensuite sur l'ouvrage l'ensemble de la procédure, d'où un retard des travaux et des perturbations fortes du trafic, affectant l'ensemble des usagers. Économisons du temps et de l'argent, et soyons raisonnables pour l'intérêt de la région et de l'État.

**M. Alain Marc.** – Alors que tout le monde appelle à la bonne gestion, cet amendement, que j'ai cosigné, est de bon sens. Nous le voterons évidemment.

*Les amendements identiques n°s 41 rectifié bis et 480 rectifié sont adoptés.*

**M. le président.** – Amendement n°115, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, après l'alinéa 38

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'AFITF investira 1,5 milliard d'euros sur dix ans (150 millions d'euros par an) pour une nouvelle génération de voitures Intercités de nuit afin de constituer un réseau de nuit radial, transversal et international.

**M. Pierre Ouzoulias.** – Josiane Costes avait abordé le transport ferroviaire de nuit. L'État était censé investir 30 millions d'euros pour ces travaux, montant ridicule : il faudrait 1,5 milliard pour acheter une nouvelle génération de voitures et relancer des lignes. Le dernier achat date de 1980 ! Le congrès des maires ruraux a défendu cette initiative. L'Autriche est pionnière : 1,4 million de passagers sont transportés ainsi de nuit, ce qui évite 12 000 vols intra-européens.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'État investit pour ces lignes de nuit qui peuvent être un bon moyen de désenclavement et leur consacre 20 millions d'euros par an ; s'y ajoutent 30 millions d'euros pour le renouvellement du matériel roulant. Les montants que vous envisagez sont importants mais peuvent se justifier. Cela réduirait les autres dépenses de l'Afitf. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Oui, le train de nuit est une bonne réponse à des territoires qui se caractérisent par des déficits d'autres formes de transports. Je me suis rendue en train de nuit au Congrès des maires ruraux, je vous confirme qu'il faut renouveler le matériel roulant sur ces lignes Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol. (*Sourires*) N'alourdissons pas la charge de l'Afitf et attendons la fin du grand débat. Avis défavorable.

*L'amendement n°115 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°272 rectifié *ter*, présenté par Mme Berthet, M. Husson, Mme Garriaud-Maylam, M. del Picchia, Mmes Deromedi et Di Folco, MM. Gremillet, Le Gleut et H. Leroy, Mmes Morhet-Richaud et Raimond-Pavero, MM. Charon, Forissier et Laménie, Mme Noël et M. Rapin.

Rapport annexé, alinéa 40

1° Deuxième phrase

Après les mots :

transport ferroviaire

insérer les mots :

et guidé

2° Dernière phrase

Après les mots :

transports ferroviaires

insérer les mots :

et guidés

**Mme Martine Berthet.** – Cet amendement incite les régions à favoriser des modes de transport non carbonés et durables de type « guidé », à savoir le

transport par câble intra-urbain ou valléen, mais aussi le développement des liaisons tram-train interurbaines.

Le transport par câbles intra-urbain peut compléter et désengorger les métros et les bus, avec des lignes à moindre coût. Ce mode de transport non carboné réduirait fortement la pollution dans les grandes villes.

En montagne, ce type de transport rendrait plus attractifs les espaces valléens et développerait l'économie touristique de nos territoires, en facilitant et en décarbonant le transport quotidien des habitants.

Développer la mobilité par liaison tram-train désenclave des territoires et réduit la pollution.

Cet amendement favorise les transports décarbonés à un coût abordable pour l'utilisateur grâce aux transports guidés.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le transport par câble est de plus en plus utilisé, en montagne et à Brest. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le transport par câble a un intérêt pour relier des sites séparés par des grandes infrastructures, ou en cas de dénivelés importants.

Attention, l'alinéa en question a pour objet de renforcer le ferroviaire. Le transport par câble ne permet pas des capacités importantes. Sagesse.

**M. Didier Rambaud.** – Élu isérois, je tiens à préciser que nous avons une entreprise leader mondial du secteur, Poma, qui compte beaucoup de réalisations dans le monde et très peu en France. Pourtant, il y a tant à faire dans ce domaine ! Nous pourrions commencer par améliorer la situation dans la desserte des massifs de la Chartreuse et de Belledonne.

**M. Michel Forissier.** – Cet amendement incite au développement des nouvelles technologies. Pour sortir des problèmes inhérents aux réseaux urbains en étoile, vite congestionnés, privilégions des aménagements périphériques ou circulaires, qui ne concernent pas que les zones montagneuses ! À Brest, le téléphérique est exemplaire. Avec les nouvelles technologies, de nouvelles opportunités apparaissent. Ainsi, des véhicules guidés par GPS peuvent être installés en site propre ou bien des navettes sans conducteur, pour des parcours intelligents. Prenons en compte la modernité !

**M. Ronan Dantec.** – Le téléphérique n'est pas secondaire dans certaines agglomérations. À Medellín, avec le soutien de l'Agence française de développement, ce mode de transport peut atteindre des effectifs similaires à ceux d'un tramway.

*L'amendement n°272 rectifié *ter* est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°119, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, alinéa 40

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Pour ce faire, l'État étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, notamment permettant de développer l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour la réponse aux besoins et leur faible empreinte écologique.

**M. Fabien Gay.** – Je croyais que le nouveau « pacte ferroviaire » avait réglé toutes les questions ! À peine six mois après, nous devons revenir sur les trains de nuit. Deux lignes sont maintenues, mais combien ont été abandonnées ?

Les gouvernements successifs ont confié ces lignes au privé, qui n'a pas été intéressé - sauf peut-être une compagnie russe, par le train de nuit Paris-Nice.

Le train de nuit bénéficiait aux catégories populaires, aux jeunes, à certains salariés... Mais quand on veut tuer la bête, on désorganise, il y a moins de monde, puis on supprime...

Certes, 30 millions d'euros sont investis sur les deux lignes qui subsistent, mais vous voulez attendre le grand débat. Les aides aux entreprises, ce sont 600 dispositifs, sans critères. Pas moins de 40 milliards d'euros, rien que pour le CICE ! Voilà une piste de financement des trains de nuit, sans parler du rétablissement de l'ISF !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable à cet amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le Gouvernement s'est engagé à maintenir huit lignes de TET de jour et les deux lignes de train de nuit existantes ; 19 lignes vont être transférées aux régions avec un matériel entièrement renouvelé. L'effort en faveur de l'ensemble des trains Intercités, qui ont plusieurs dizaines d'années, atteint 3,7 milliards d'euros. C'est une part importante qui va aux TET.

Comme le Gouvernement souhaite une programmation réaliste et finançable, Avis défavorable.

**M. Olivier Jacquin.** – Appuyons cette proposition des trains de nuit. Depuis dix ans, nous allons vers toujours plus de TGV ; Il est dommage que les trains de nuit aient été abandonnés.

**M. Jean-François Husson.** – Par les socialistes !

**M. Olivier Jacquin.** – Remettons cette offre au goût du jour, par l'opérateur public.

**M. Ronan Dantec.** – Ce n'est pas seulement un sujet financier. Certes, l'État reprend un peu la main sur le train. Mais il doit plus soutenir les trains de nuit.

Le train de nuit permet aussi de gagner du temps, quitte à remplacer certains trains de jour sur de longues distances. J'ai souvent pris le Quimper-Vintimille. Reconquérons les trains de nuit : certains reviendront ainsi vers le rail !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – J'ai déjà affirmé que le train de nuit est une bonne solution et que nous investissons dans les TET. Certes, l'énormité des travaux de mise en conformité des lignes ne facilite pas leur développement car ces travaux se font de nuit...

De nouveaux opérateurs peuvent venir, mais il faut trouver les sillons pour faire circuler les trains.

**M. Fabien Gay.** – Il y a déjà eu des appels d'offres pour les trains de nuit. Combien ont répondu, madame la ministre ? Sauf erreur, zéro ! L'État doit les aider.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Les trains de nuit bénéficient d'une subvention de l'État. Il n'était pas sérieux de faire un appel d'offres proposant de reprendre ces lignes sans subvention. Je suis convaincue qu'il y a à terme un marché pour le train de nuit, notamment sur le Paris-Nice, mais, dans l'immédiat, il faut attendre la fin des travaux programmés dans la vallée du Rhône.

**M. Pascal Savoldelli.** – Vous avez décidé de la privatisation de la SNCF, et vous reprenez la dette de l'entreprise. Et là, vous nous refusez ces investissements ? La SNCF va devoir emprunter pour faire ces travaux, mais dans le cadre d'une dette privée. Le système bancaire sera-t-il plus favorable aux emprunts publics ou privés ? C'est une question importante, car elle concerne non seulement ce cas, mais aussi les collectivités territoriales et les commerçants.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Dès le départ, nous divergeons. La réforme pour un nouveau pacte ferroviaire n'est pas une privatisation de la SNCF. Je ne vous comprends pas. (*Protestations sur les bancs du groupe CRCE*)

**MM. Pierre Ouzoulias et Pascal Savoldelli.** – Quelle réponse !

**M. Jean-François Husson.** – M. Savoldelli a raison !

*L'amendement n°119 est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°314, présenté par Mme Brulin et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, alinéa 41

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, la ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est une priorité.

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** – Cet amendement d'appel attire l'attention sur les difficultés rencontrées dans la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie, qui présente pourtant un intérêt majeur non seulement pour la désaturation du nœud ferroviaire de Rouen mais également pour répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble des habitants de la région de Normandie et des Franciliens dans leurs déplacements du quotidien.

Depuis les années 1970, la Normandie a vu son temps de trajet vers Paris augmenter.

Le découpage proposé et le phasage renvoient la partie normande du projet à une période ultérieure.

La réalisation de la section dite « Y » de l'Eure est reportée à 2037. Le texte ne se concentre que sur la réalisation de la ligne Paris-Mantes, laissant de côté le reste de cette ligne pourtant censée traverser la Normandie jusqu'à Yvetot. Le lancement des enquêtes publiques est fixé entre 2023 et 2027, mais aucune date n'est précisée pour la section Rouen-Barentin.

Négliger la partie normande de la ligne nouvelle ne permettra pas de changer la situation : or 5 % seulement des marchandises reçues au Havre, notre plus grand port maritime pour le trafic de conteneurs, sont transportées ensuite par le rail.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Le rapport du COI prévoit un calendrier. Avis défavorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Tous les phasages sont déjà prévus dans l'exposé des motifs. La desserte ferroviaire du Havre sera améliorée par la ligne Serqueux-Gisors en 2021.

Sans attendre la LNPN, l'État investit 720 millions d'euros pour renouveler le matériel roulant des lignes normandes, avec une livraison dès ce printemps.

*L'amendement n°314 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°959, présenté par M. Devinaz, Mme Guillemot et M. Tissot.

Rapport annexé, après l'alinéa 42

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Au vu des difficultés soulevées par le projet de nouvelle liaison autoroutière A45, l'État décide l'abandon du projet et lance une concertation afin de déterminer les projets alternatifs sur les liaisons ferroviaires et routières existantes ainsi que les améliorations permises par le développement de l'intermodalité, du covoiturage et des mobilités douces. L'enveloppe initialement prévue pour le financement par l'État de la nouvelle autoroute est réservée pour financer ces projets alternatifs comme il l'est indiqué dans le tableau 6 du rapport du COI.

**M. Gilbert-Luc Devinaz.** – Cet amendement formalise l'abandon par l'État du projet d'autoroute A45 annoncé lors d'une réunion informelle. La réalisation de ce projet poserait problème à l'agriculture du Rhône et à la métropole de Lyon qui souhaitait éloigner le trafic du centre-ville.

Or le président de la République, lors d'une réunion dans la Drôme, est intervenu sur ce sujet. Sa réponse floue a redonné espoir aux promoteurs de l'A45.

Cet amendement vise à inscrire dans la loi l'abandon de ce projet et la sanctuarisation du budget pour des solutions alternatives.

**M. le président.** – Amendement n°5 rectifié *bis*, présenté par MM. Bonne, Cigolotti, Duplomb et B. Fournier et Mme Noël.

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après la date :

2018,

insérer les mots :

et le projet A45 entre Saint-Étienne et Lyon

**M. Bernard Bonne.** – Cet amendement est le contraire du précédent. Il mentionne explicitement le projet A45 entre Saint-Étienne et Lyon, dont le contrat de concession est prêt, parmi les grands projets d'infrastructures entrant dans le champ de la programmation des investissements prévus à l'article 44.

Ce projet, est validé - et cofinancé - par toutes les collectivités territoriales concernées, en particulier la région Rhône-Alpes-Auvergne et la métropole de Saint-Étienne, et les acteurs économiques. Ce projet est indispensable pour le développement de Saint-Étienne et de la Loire. Je regrette son abandon au dernier moment.

Je comprends la difficulté de mettre tout le monde d'accord sur un projet d'une telle envergure. Il faudra trouver une alternative à la solution traversant Lyon, mais l'A45 est nécessaire pour désenclaver Saint-Étienne.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – L'amendement n°959 refuse le projet d'A45, l'amendement n°5 rectifié *bis* demande sa poursuite.

Il ne revient pas au législateur de décider. Laissons le soin aux acteurs locaux de décider.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je réaffirme la volonté du Gouvernement d'améliorer la liaison Lyon-Saint-Étienne, mais l'A45 poserait des problèmes agricoles, environnementaux et d'arrivée sur la région lyonnaise, car le contournement ouest initialement prévu a été abandonné ; le projet était financé à hauteur des deux tiers par des subventions. C'est beaucoup ! Et les péages envisagés étaient élevés, sans doute trop, aux yeux des usagers, pour des trajets quotidiens domicile-travail.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement a travaillé sur des alternatives pour l'amélioration de l'A47 et le renforcement de la liaison ferroviaire Lyon-Saint-Étienne. Restons-en là. Retrait ou avis défavorable.

**M. Laurent Duplomb.** – C'est incroyable ! Depuis des années, on travaille sur ce projet, on a une déclaration d'utilité publique, 400 millions d'euros sur 1,2 milliard d'euros sont financés par l'État, le reste étant trouvé par Vinci et les collectivités territoriales...

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Et les péages !

**M. Laurent Duplomb.** – Vous êtes prête à investir 400 millions d'euros sur la voie ferrée entre Saint-Étienne et Lyon, mais le cadencement n'augmentera pas : la voie est la plus saturée de France, avec le goulet d'étranglement de Givors. Faisons cette autoroute ! Le seul obstacle à sa réalisation désormais est la décision politique que vous avez prise.

**M. Jean-Claude Tissot.** – J'habite la Loire, j'emprunte souvent, et encore hier, la ligne ferroviaire Saint-Étienne-Lyon, certes chargée, mais ne refaisons pas ici le débat de l'A45 ! Madame la ministre, je salue votre engagement.

Qui ferait la publicité d'une 504 diesel, excellente voiture, à l'époque où fut conçu ce projet d'autoroute, mais aujourd'hui totalement obsolète ?

**M. Laurent Duplomb.** – Nous sommes fiers d'être rétrogrades !

**M. Jean-Claude Tissot.** – Pourquoi ne pas réfléchir à une alternative innovante, par exemple le cabotage ?

Monsieur le sénateur Bonne, nous nous disputons déjà pour l'A45.

Si chacun prenait ses responsabilités, on pourrait aménager l'A47 et la voie ferrée. Un travail est fait, mais vous refusez de participer aux réunions organisées par le préfet de région. Ce faisant, vous accentuez le retard du département de la Loire.

**Mme Michèle Vullien.** – Oui, nous avons des réunions ; que vos collègues y participent et que les financements soient mis intelligemment sur des alternatives. Arrêtez de vous obstiner ! *(Applaudissements à gauche)*

**M. Gilbert-Luc Devinaz.** – On ne peut pas à la fois abandonner le projet et le réaliser. Le contournement ouest de Lyon ne se fera pas. Givors est saturé. L'A47 peut être améliorée. Je maintiens mon amendement.

**M. Bernard Bonne.** – Je ne referai pas le débat ici. Nous avons discuté du projet dans toutes les collectivités territoriales concernées. Des majorités se sont mises en place dans les différentes assemblées : régions, départements, communes.

L'engagement de l'État en faveur de l'A45 tient-il ou non ? On sait très bien que l'A47 ne peut être améliorée dans de bonnes conditions. C'est pour cela que nous avons refusé de venir aux réunions. Avant d'examiner d'emblée les solutions alternatives, seules à l'ordre du jour de ces rendez-vous, décidons d'abord sur l'A45 ! Ce projet répond à une nécessité. Ne faisons pas fi des décisions des collectivités territoriales !

**M. François-Noël Buffet.** – Le gang des Lyonnais doit être présent au complet dans ce débat ! *(Sourires)* Madame la ministre, vous avez décidé d'abandonner l'A45. Or les relations économiques entre la métropole de Lyon et celle de Saint-Étienne sont essentielles pour ces deux territoires proches, qui ont, à l'évidence,

un destin commun. Afin qu'il puisse se développer, il est urgent de trouver une solution pour communiquer, se déplacer efficacement. Nous n'avons plus le temps d'attendre.

**M. Olivier Jacquin.** – Il y a des projets du XX<sup>e</sup> siècle et du XXI<sup>e</sup> siècle. Le débat sur l'A31 dans ma région ressemble à celui sur l'A45. Le nombre de véhicules ramené au coût total étant trop faible, la réalisation d'un tel projet nécessite une subvention importante de l'État et du contribuable ! Ce projet consomme aussi beaucoup de foncier agricole, alors que, comme pour l'A31, des solutions alternatives existent, permettant d'économiser la destruction de centaines d'hectares de terres agricoles. À l'heure du réchauffement climatique, préservons ces terres et l'alimentation de demain.

**M. Patrick Chaize.** – Ce sujet est important pour tous les départements limitrophes du Rhône.

Tous les projets doivent être regardés de la même façon. J'entends que l'A45 était prête. Sur un territoire, le contournement ferroviaire posait problème. Il y a deux poids deux mesures ! On protège l'agglomération lyonnaise aux dépens des territoires environnants. Reprenons l'ensemble des sujets avec la même attitude.

**Mme Catherine Di Folco.** – Il y a un vrai problème, la liaison Lyon-Saint-Étienne, et une mauvaise solution, l'A45 La Fouillouse-Brignais. Le raccordement à Lyon n'est pas prévu dans le plan de financement. On a déjà perdu beaucoup de temps. Allons vers des alternatives ! Nous comptons sur vous, madame la ministre.

*L'amendement n°959 n'est pas adopté.*

*L'article 5 rectifié bis n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°906, présenté par M. Jacquin.

Rapport annexé, alinéa 44

Après les mots :

à créer

insérer les mots :

de nouvelles gares, notamment d'interconnexion,

**M. Olivier Jacquin.** – Il convient d'améliorer les déplacements du quotidien. Le rapport veut améliorer TER et TGV. Cette modernisation pourrait concerner les gares TGV d'interconnexion avec le TER.

L'intermodalité doit être une évidence. Certes, on a souvent tendance à aller à la gare en voiture, mais en cas de défaut de navette, on peut perdre le bénéfice du TGV. J'en parle en connaissance de cause ! Dans certains pays comme la Suisse, il n'y a quasi pas de rupture de charge. C'est très efficace.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – La création de gares d'interconnexion est un bon moyen de

décongestionner les grandes gares de centre-ville. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Il n'y a pas beaucoup de cas précis, mais je crois deviner celui qui vous intéresse, donc avis favorable.

**M. Olivier Jacquin.** – En Lorraine, nous avons une gare des colzas et des betteraves. Il y a eu beaucoup de débats avant sa création en 2007 sur sa localisation, au milieu des champs. Plus de 25 millions d'euros d'aménagements ont été faits pour que le fer relie le fer à cet endroit. Un centime de TICPE a même été obtenu en 2014 pour cette gare, que la région Grand Est utilise maintenant à d'autres fins, arguant que cette gare ne serait pas une priorité.

Merci, madame la ministre, de votre réponse, qui me satisfait pleinement.

*L'amendement n°906 est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°118, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé, alinéa 48, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Ce plan sera intégralement financé par l'État.

**Mme Éliane Assassi.** – Le rapport annexé pointe des investissements prioritaires pour améliorer les transports quotidiens et décongestionner les nœuds ferroviaires des grands pôles urbains.

En Île-de-France, le maillage doit être approfondi pour remédier aux difficultés ressenties par les usagers du tram, du métro et du RER... Justement, les usagers quotidiens du RER B - comme moi-même - pensent qu'il est une catastrophe ! Pas une semaine sans problème qui pénalise salariés, étudiants venant à la Sorbonne. Ils sont des milliers, plusieurs fois par semaine, à photographier les panneaux lumineux, pour justifier leurs retards répétés auprès de leurs employeurs ou de leurs établissements.

Colis piégés, personnes sur la voie, malaises, signal d'alarme intempestif... Il y a une malédiction ! C'est sans arrêt... Et si l'on ne nous disait pas tout ? (*Sourires sur divers bancs et murmures sur les bancs du groupe Les Républicains*)

Il y a en effet de multiples travaux qui affectent le fonctionnement de la ligne. Nous reviendrons, à un autre moment, sur le CDG Express. Il faut que cela cesse, madame la ministre ! On se moque des usagers de la ligne du RER B, des étudiants, des salariés... Nous sommes des milliers en colère !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable à l'amendement n°118. Le plan que vous visez associe l'État, les collectivités, la SNCF.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Qui visez-vous, au juste ? Les salariés de la RATP et de la SNCF sont

très mobilisés pour exploiter au mieux cette ligne, malgré les incidents voyageurs et les trains surchargés, mais pourraient mal prendre de savoir qu'on les soupçonnerait de ne pas faire tout leur possible...

**Mme Éliane Assassi.** – Je n'ai rien dit de tel !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Pour revenir à l'amendement proprement dit, pourquoi écarter du financement des projets à vocation locale et régionale les collectivités territoriales ? Avis défavorable.

**M. Fabien Gay.** – Je suis, comme la présidente Assassi, un usager quotidien du RER B. Madame la ministre, je vous invite à prendre notre ligne, pas à 14 heures, comme Mme Péresse, quand tout va bien mais aux heures de pointe, entre 7 heures et 8 h 30 du matin, quand des milliers de personnes se pressent sur les quais. Chaque semaine, il y a un problème à cause de la neige, de la pluie, du soleil, des chutes de feuilles. C'est un enfer pour les 900 000 usagers. Et je ne parle pas des conséquences du Charles-de-Gaulle Express. Vous avez commandé une concertation et les travaux ont commencé. On nous annonce trois week-ends d'interruption. Si vous habitez à Drancy ou au Blanc-Mesnil, cela signifie que vous resterez chez vous ; les bus de substitution, c'est une plaisanterie. La présidente Assassi n'a pas insinué que le personnel était en cause ; nos conditions de déplacement, ce sont leurs conditions de travail ; eux aussi sont pénalisés.

Pour le RER B, il faut des investissements massifs, tout de suite et pas dans huit ans !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je ne vis pas dans une bulle, j'ai même habité en banlieue sud...

**Mme Éliane Assassi.** – La banlieue sud et la banlieue nord, ce n'est pas la même chose !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Ancienne présidente de la RATP, croyez que je sais de quoi je parle. Je fais confiance aux agents quand ils expliquent que des chutes de feuilles gênent la circulation.

**Mme Éliane Assassi.** – En 2019, vraiment ?

*L'amendement n°118 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°390 rectifié *ter*, présenté par Mme Berthet, MM. Bascher et Buffet, Mmes Morhet-Richaud, Noël, Puissat, M. Mercier et Deromedi, MM. B. Fournier et Forissier, Mme Gruny et MM. Le Gleut, Laménie, Charon et Rapin.

Après l'alinéa 48

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Au-delà de ce plan de traitement des nœuds urbains, dans le cadre du projet ferroviaire de liaison européenne Lyon-Turin, l'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel de base est indispensable d'ici la mise en service de ce tunnel prévue en 2030. Il devra se poursuivre au-

délà afin de permettre un accroissement du ferroutage devenu nécessaire à l'orientation de nos transports vers une mobilité décarbonée.

**Mme Martine Berthet.** – Madame la ministre, vous connaissez bien le dossier du Lyon-Turin pour être venue visiter le chantier au début de l'année et avoir rencontré les élus.

La section des accès français au Lyon-Turin a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2013. Les réflexions se poursuivent pour déterminer une programmation pertinente afin de faire face dans la durée à l'accroissement des trafics d'ici l'ouverture de la section transfrontalière prévue en 2030 en mettant en service de façon échelonnée les tronçons nouveaux.

Pour maintenir la dynamique globale de ce projet écologique et géostratégique dans le respect des engagements européens de la France, cet amendement prévoit, dans le rapport annexé, l'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel avant la mise en service du tunnel en 2030.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Les derniers rebondissements politiques relayés par les médias laissent planer une incertitude sur ce projet. Nous avons besoin d'éclaircissements sur l'état des négociations avec l'Europe et l'Italie. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable est plutôt favorable à votre amendement n°391 qui prévoit un rapport, une fois n'est pas coutume, je vous propose de retirer cet amendement à son profit. Le président Larcher sera sur place lundi prochain.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je confirme l'attachement du Gouvernement au Lyon-Turin qui a fait l'objet d'un traité avec l'Italie. Il faut évidemment se préoccuper des accès au tunnel. Le travail s'engage avec les élus savoyards sur le phasage de ces raccordements. Retrait ?

**Mme Martine Berthet.** – Soit. Je précise qu'il ne s'agit pas d'un projet mais d'un chantier, les travaux ont déjà commencé.

*L'amendement n°390 rectifié ter est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°230 rectifié *nonies*, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rapport annexé, alinéa 50

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, la finalisation des chantiers en cours de mises à 2x2 voies des routes nationales entre chaque chef-lieu de département et la métropole la plus proche constitue une priorité.

**M. Franck Montaugé.** – La performance des liaisons routières entre territoires détermine, pour une part importante, la capacité de ces territoires à coopérer et à se développer durablement de façon

complémentaire. Ce postulat se vérifie sur le terrain. Quand des liaisons de ce type n'existent pas, c'est le cas entre Toulouse et Castres, ou sont loin d'être terminées, par exemple entre Toulouse-Auch, ces villes moyennes ne peuvent pas jouer le rôle moteur qui doit être le leur dans leurs zones géographiques d'influence. À la base de l'évolution parfois problématique de la ruralité, il y a très souvent la question de l'accessibilité routière à la métropole.

Nombre de ces chantiers sont réalisés par de multiples tranches de travaux, très étalées dans le temps ; ce qui augmente fortement le coût total final. C'est du gaspillage d'argent public !

L'État doit engager et terminer le plus rapidement possible ces chantiers routiers à fort enjeu de développement territorial.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Retrait au profit de l'amendement n°567 rectifié de M. Luche ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Avis défavorable. Les 2x2 voies, souvent promises, mais rarement réalisées, ne sont pas toujours la solution. Pour désenclaver, privilégions des aménagements pragmatiques avec des déviations de bourgs ou des créneaux de dépassement.

**M. Franck Montaugé.** – Le sénateur du Gers que je suis ne peut pas, madame la ministre, se satisfaire de la situation actuelle. Le contournement de Gimont et la liaison Gimont-L'Isle-Jourdain doivent être réalisés le plus vite possible. J'imagine que notre cas n'est pas isolé. S'il l'est, tant mieux !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Mon propos répondait à votre amendement général sur les liaisons entre villes moyennes et métropoles, pas à ce cas particulier. En ce qui concerne la liaison Toulouse-Auch, je vous confirme qu'elle sera achevée à la fin du quinquennat.

*L'amendement n°230 rectifié nonies n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°567 rectifié, présenté par MM. Luche, Bonnacarrère, Capocanellas et Delcros, Mme Guidez, MM. Janssens, Kern, Laugier, Longeot, Louault, A. Marc et Moga et Mme Vullien.

Rapport annexé, alinéa 52

Compléter cet alinéa par les mots :

sauf si la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés

**M. Jean-Claude Luche.** – Si un projet de mise en 2x2 voies est abouti, c'est-à-dire que la DUP a été prononcée, que les acquisitions foncières et les aménagements financiers ont été réalisés, il n'y a pas lieu de le remplacer par des aménagements ponctuels.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Dans ce cas, il est évident que la 2x2 voies est prioritaire. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Sagesse.

**M. Alain Marc.** – Dans l'Aveyron, le département a mis 25 millions d'euros sur la table avec la région pour sauver la liaison Rodez-Séverac. Quand autant d'engagements administratifs ont été pris, il est normal que ce type d'itinéraires soit prioritaire. En Occitanie, toutes les collectivités territoriales sont mobilisées en faveur de l'achèvement de la liaison Lyon-Toulouse.

**M. Franck Montaugé.** – Effectivement et il y va de la crédibilité de la parole de l'État. Dès lors que des concertations et des études ont été engagées, parfois à grands frais, qu'une DUP a été prononcée, il faut aller au bout.

*L'amendement n°567 rectifié est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°478 rectifié, présenté par MM. A. Bertrand, Artano et Roux, Mme Laborde et MM. Gold, Léonhardt, Arnell, Collin, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Rapport annexé, alinéa 52

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Parmi ces itinéraires, la portion de la RN88 située en Lozère est emblématique et fera l'objet d'aménagements prioritaires amenant à une mise en 2x2 voies progressive.

**M. Éric Gold.** – Il faut inscrire dans la loi les aménagements à réaliser sur la portion lozérienne de la route nationale 88 pour désenclaver ce département hyper-rural.

La RN 88 a été consacrée grande liaison d'aménagement du territoire par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 12 juillet 1993, avec pour objectif un aménagement à 2x2 voies à terme. Depuis, trop peu a été fait. Pour ce qui concerne le secteur entre l'A75 et Langogne, l'ensemble des élus du territoire s'est entendu sur l'objectif d'une mise à 2x2 voies sur la totalité de l'itinéraire mais avec une définition de tronçons prioritaires financièrement acceptables, en adéquation avec les contraintes budgétaires de l'État. Pour le reste, des aménagements ponctuels sont envisageables à condition qu'ils ne mettent pas en cause l'objectif.

**M. le président.** – Amendement n°479 rectifié, présenté par MM. A. Bertrand, Artano et Roux, Mme Laborde et MM. Gold, Léonhardt, Arnell, Collin, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Rapport annexé, alinéa 52

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Parmi ces itinéraires, la portion de la RN88 située en Lozère est emblématique et fera l'objet d'aménagements prioritaires.

**M. Éric Gold.** – Amendement de repli.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable. Si l'on inscrit ce projet dans la loi, il faudra en inscrire d'autres. Peut-être la ministre peut-elle vous rassurer.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Même avis. Les opérations inscrites au CPER seront poursuivies. La mise à 2x2 voies systématique n'est pas la solution. Le contournement de Langogne fera l'objet d'une enquête publique avant fin 2019.

*L'amendement n°478 rectifié est retiré, de même que l'amendement n°479 rectifié.*

**M. le président.** – Amendement n°991 rectifié, présenté par MM. Darnaud, Genest, Magras et Sol, Mme Berthet, MM. Gremillet, Pointereau et Bonhomme, Mme de Cidrac, M. Segouin, Mmes Chauvin et Lamure, MM. Revet, Laménie, J.M. Boyer, Duplomb et Rapin, Mmes M. Mercier, Lopez et Deromedi, MM. Perrin, Sido et Bouchet, Mme Durantou, MM. Charon, Paccaud et Savin, Mme Bruguère, M. B. Fournier, Mme Deroche, MM. Regnard et Buffet et Mmes Lassarade et Garriaud-Maylam.

Rapport annexé, après l'alinéa 52

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Un effort particulier est effectué en faveur de l'aménagement et la sécurisation des routes nationales non concédées traversant tout département métropolitain dépourvu de desserte ferroviaire, autoroutière ou de route nationale non concédée à 2x2 voies.

**M. Mathieu Darnaud.** – Je ne vous parlerai ni d'autoroute ni de 2x2 voies et encore moins d'infrastructure ferroviaire car l'Ardèche, le département que j'ai l'honneur de représenter au Sénat, n'en compte pas. En cela, il est unique dans l'Hexagone. Ses 330 000 habitants ne disposent que d'un axe structurant, la route nationale 102, qui relie le Massif central à la vallée du Rhône, l'A75 à l'A7. Dans un rapport de la Dreal en 2012, sont identifiés 14 travaux indispensables pour sécuriser cette route très accidentogène. Ce territoire mérite une attention particulière. *(M. Michel Savin applaudit.)*

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Effectivement, l'Ardèche ne compte ni autoroute ni 2x2 voies. Si c'est peut-être ce qui fait son charme, sa connexion aux pôles urbains est indispensable. Sagesse plutôt bienveillante.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Je vous confirme que la RN 102 est bien prioritaire, en particulier les travaux sur la déviation du Teil qui commenceront bientôt. Retrait ?

**M. Mathieu Darnaud.** – Sur cette déviation, l'État avait demandé au département d'avancer les fonds ! Pour le reste, mon amendement visait surtout les travaux de sécurisation de la route dans la montagne

ardéchoise. La Dreal a reconnu qu'ils étaient prioritaires.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le contournement du Teil sera aménagé en 2019. Quant aux travaux de sécurisation que vous évoquez, ils seront inscrits au prochain contrat de plan.

*L'amendement n°991 rectifié est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°254 rectifié, présenté par Mmes Sollogoub, Vullien, Dindar et Vérien, MM. Henno et Kern, Mmes Loisier, Guidez et Perrot, MM. Laugier, Luche et Delcros et Mme Billon.

Rapport annexé, alinéa 53

Après les mots :

dans les CPER

insérer les mots :

dont la liste intégrale, tenue à jour, est annexée à la présente loi

**Mme Nadia Sollogoub.** – Je propose d'annexer à ce projet de loi la liste des contrats de plan 2015-2020 et j'ai une pensée particulière pour l'achèvement de la 2x2 voies de la RN7 dans la Nièvre.

**M. le président.** – Amendement n°269 rectifié *bis*, présenté par MM. Pointereau, Bascher, Grand, D. Laurent et Vaspart, Mmes Ramond, Dumas et Bruguière, MM. Sol et Lefèvre, Mme Duranton, MM. Fouché et Charon, Mmes Guidez, Deromedi et Troendlé, M. B. Fournier, Mme Férat, MM. Magras, Chasseing et Vogel, Mme M. Mercier, MM. Cuypers et del Picchia, Mmes A.M. Bertrand et Bories, MM. Daubresse et Panunzi, Mmes Vermeillet et Vullien, MM. Sido, Priou et Courtial, Mmes Lopez et Chauvin, MM. Laugier, Louault, Moga et Wattebled, Mme Garriaud-Maylam, MM. Morisset, Decool, Détraigne, Le Gleut, J.M. Boyer et Duplomb, Mmes Chain-Larché et Thomas, MM. Piednoir, Perrin et Raison, Mmes Noël et Primas, M. Karoutchi, Mmes Raimond-Pavero, L. Darcos et Lherbier, M. Cardoux, Mme de Cidrac, MM. Segouin, Nougéin et Laménié, Mme Gruny, M. Savary, Mmes Imbert et Bonfanti-Dossat, MM. Brisson, Babary et Gremillet et Mmes Lamure et de la Provôté.

Rapport annexé, alinéa 53

Après les mots :

dans les CPER

insérer les mots :

, dont la liste intégrale est annexée à la présente loi,

**M. Rémy Pointereau.** – Les élus locaux et les citoyens doivent avoir connaissance des différents projets des CPER pour lesquels l'État confirme sa participation. Des travaux n'avancent pas et les élus, qui ont souvent participé à leur financement, n'en savent rien.

La ligne POLT, autrefois la plus rapide de France, est un bon exemple : beaucoup d'effets d'annonce, peu de réalisations.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Votre amendement obligerait à reprendre la loi dès l'année prochaine ; techniquement, ce n'est pas faisable. Surtout, l'intérêt des CPER est de pouvoir les actualiser.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Quel serait le sens de la contractualisation entre l'État et les régions si l'on ne peut actualiser les CPER pour tenir compte des imprévus ? Ainsi dans le CPER de la région Aquitaine, on a ajouté un avenant pour la liaison Libourne-Bergerac qui nécessitait des travaux urgents, avec un redéploiement des crédits.

**Mme Nadia Sollogoub.** – Soit. Madame la ministre, il y a certainement d'autres moyens de nous rassurer !

*L'amendement n°254 rectifié est retiré.*

**M. Jean-Claude Tissot.** – Je profite de l'occasion pour interroger la ministre : le contournement des Tuileries à Mably sur la RN7 était envisagé mais ne semble plus à l'ordre du jour. Où en est ce projet important pour le département de la Loire ?

**M. Jean-Pierre Grand.** – Madame la ministre, lors d'un déjeuner à la préfecture de Montpellier, je vous avais interrogée sur la pérennité des CPER après certaines annonces. La réponse ministérielle qu'on m'a donnée n'offre aucune garantie. Inutile de parler des CPER si les règles du jeu changent !

**M. Rémy Pointereau.** – Oui, il faut laisser de la souplesse. Nous avons cependant besoin de garanties pour que les projets annoncés soient bien réalisés, beaucoup ne voient jamais le jour. Madame la ministre, si vous avez des solutions pour nous rassurer, je suis preneur ! (*M. Philippe Mouiller applaudit, de même que Mme Nadia Sollogoub.*)

**M. Alain Marc.** – Une remarque sémantique : on parle de contrats de plan État-région alors que souvent départements et métropoles sont appelés à y participer financièrement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – La mise à 2x2 voies de la RN7 dans la Loire sera inscrite au prochain CPER.

Monsieur Grand, la réponse que vous avez reçue du ministère de la cohésion des territoires retraçait une réflexion globale sur les contrats de plan, non sur leur volet Transports qui relèvent d'une logique différente.

*L'amendement n°269 rectifié bis est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°568 rectifié, présenté par MM. Luche, Bonnacarrère, Capocanellas, Delcros et Détraigne, Mme Guidez, MM. Janssens, Kern, Laugier, Longeot, Louault, A. Marc et Mizzon et Mme Vullien.

Rapport annexé, alinéa 53

Après le mot :

trafic

insérer les mots :

ou les plus accidentogènes

**M. Jean-Claude Luche.** – Le critère de la sécurité doit être pris en compte pour déterminer les projets routiers prioritaires.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Nous en sommes d'accord : avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Avis évidemment favorable.

*L'amendement n°568 rectifié est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°569 rectifié, présenté par MM. Luche, Bonnacarrère, Capocanellas, Delcros et Détraigne, Mme Guidez, MM. Janssens, Kern, Laugier, Longeot, Louault, A. Marc et Moga et Mme Vullien.

Alinéa 53

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Lorsque la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés pour une mise complète à 2x2 voies sur un itinéraire, la contractualisation dans un CPER pour une mise à 2x2 voies doit être effectuée.

**M. Jean-Claude Luche.** – Lorsque toutes les démarches ont été accomplies pour une mise à 2x2 voies, le projet routier doit être contractualisé afin que débute sa réalisation.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Ni la programmation ni la loi n'ont pour objectif de figer les projets figurant dans les CPER.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Une DUP sur une 2x2 voies n'interdit pas une concession ultérieure. Établir un lien automatique avec les CPER n'est pas bon.

*L'amendement n°569 rectifié est retiré.*

**M. le président.** – Amendement n°120, présenté par Mme Assassi et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Rapport annexé

I. – Alinéa 59, première phrase

Remplacer le montant :

1,1 milliard

par le montant :

4 milliards

II. – Alinéa 60

Remplacer le nombre :

600

par le nombre :

1 600

III. – Alinéa 62

Remplacer le nombre :

350

par le nombre :

400

**M. Pascal Savoldelli.** – Le rapport annexé vise à développer les mobilités les moins polluantes. Nous partageons l'objectif mais il faut un contrat de confiance et cela passe par les moyens : 1,1 milliard d'euros d'ici 2025 pour accompagner les AOM, ce n'est pas suffisant. Il faudrait 4 milliards d'euros.

En vous donnant les moyens de tenir les ambitions que vous affichez, vous donneriez une suite concrète au grand débat.

**M. le président.** – Amendement n°753, présenté par M. Gontard.

Rapport annexé

I. – Alinéa 59

Remplacer le montant :

1,1 milliard

par le montant :

2,15 milliards

II. – Alinéa 62

Remplacer le montant :

350 M €

par les mots :

1,4 milliard d'euros

**M. Guillaume Gontard.** – Cet amendement de cohérence augmente le montant des appels à projets visant à soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

En effet, les 50 millions d'euros par an sur 7 ans prévus ne suffiront pas pour que la part modale du vélo atteigne 9 % d'ici 2024. Cet amendement fixe donc à 200 millions d'euros par an le montant des appels à projets. Cet investissement augmenterait les retombées économiques directes du vélo qui représentent déjà 4,5 milliards d'euros en France. Cela serait bon pour la santé aussi, et donc pour la réduction du déficit de la sécurité sociale.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis défavorable : nous ne voulons pas augmenter artificiellement les montants prévus.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le Gouvernement est attaché au développement des transports propres. Pour preuve, un quatrième appel à projets a été lancé, un Plan Vélo de 350 millions

d'euros aidera les collectivités territoriales à réaliser des voies cyclables en surmontant les coupures liées aux grandes infrastructures.

Pour le reste, avis défavorable à ces amendements coûteux. Nous voulons une programmation réaliste.

**M. Guillaume Gontard.** – Vous aviez annoncé des objectifs ambitieux. Les montants inscrits ne sont pas à la hauteur.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Ce n'est pas l'avis des associations avec lesquelles nous avons travaillé. Le développement du vélo est aussi l'affaire des collectivités territoriales. Le Plan Vélo permettra de développer des parkings sécurisés, un forfait mobilité durable de 400 euros pour les salariés sera instauré. Le Gouvernement lance aussi un programme d'action sur le savoir rouler avec les ministères de l'Éducation nationale et des Sports.

*L'amendement n°120 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°753.*

**M. le président.** – Amendement n°847 rectifié, présenté par M. Montaugé et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rapport annexé, après l'alinéa 63

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La disponibilité des emprises des voies ferroviaires désaffectées est assurée afin de pouvoir recevoir de futurs modes de transport.

**M. Franck Montaugé.** – Le train reste indispensable dans nos campagnes. Il est un puissant vecteur de mobilité, de lien social, et d'attractivité économique.

Qu'elles soient utilisées ou pas, les lignes de chemin de fer en zone rurale doivent être d'autant plus préservées que de nouvelles technologies et techniques de transport sur voies ferrées, moins polluantes, moins lourdes pour la structure de voie, plus souples dans le cadencement et la gestion des passagers, plus économiques sont en passe de voir le jour. Le taxirail, développé par la start-up bretonne *Exid Concept et Développement*, en est la démonstration, il pourrait voir le jour industriellement d'ici 2023.

Les emprises de ces lignes, aujourd'hui désaffectées, doivent être préservées.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Sagesse. Si je suis favorable par principe à la réutilisation des voies pour développer de nouvelles mobilités, parfois les emprises excèdent les besoins.

*L'amendement n°847 rectifié est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°95 rectifié *bis*, présenté par M. Cazabonne et les membres du groupe Union Centriste.

Rapport annexé, alinéa 64

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment via un soutien à la filière hydrogène dans l'usage des mobilités quotidiennes et marchandes dans l'objectif de la neutralité carbone prévue en 2050

**M. Jean-François Longeot.** – Après notre débat sur la filière hydrogène, un amendement pour la soutenir. D'après le cabinet McKinsey, elle pourrait représenter 40 millions d'euros de chiffre d'affaires et créer 150 000 emplois.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – En effet, il faut soutenir cette filière d'avenir ; on le voit avec les trains et les bus. Avis favorable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Le Gouvernement a lancé un Plan Hydrogène en juillet avec un volet Mobilités. Il n'est pas financé par l'Afitf. Sagesse.

**Mme Nelly Tocqueville.** – Il faut soutenir cette filière sur laquelle nous bénéficions d'une avance technologique. Ne laissons pas la Chine nous dépasser. Des trains à l'hydrogène circulent déjà en Allemagne.

*L'amendement n°95 rectifié bis est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°293 rectifié *bis*, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mmes Berthet et Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguère, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet.

Rapport annexé, après l'alinéa 64

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'État soutient le développement de la végétalisation des infrastructures de la mobilité, qui a un impact positif sur la qualité de l'environnement, la santé publique et la qualité de vie.

**M. Patrick Chaize.** – Cet amendement insère une sixième priorité : développer les infrastructures végétales. Les infrastructures vertes sont des réponses essentielles pour relever les défis environnementaux et urbains.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable. Les infrastructures vertes ont des effets bénéfiques sur l'environnement et la biodiversité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Si je suis favorable à la biodiversité, je suis défavorable à une généralisation de la végétalisation car elle n'est pas possible partout.

**M. Jean-Marc Gabouty.** – Entre infrastructures végétalisées et végétalisation des infrastructures, évoque-t-on la même chose ? En matière de végétalisation des infrastructures, dans certaines gares, il y a déjà un beau départ... (*Sourires*)

*L'amendement n°293 rectifié bis est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°838 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattebled et Cuypers, Mme Lherbier, MM. Henno, Daubresse, Fouché et Malhuret, Mme Létard et M. Bascher.

Rapport annexé

I. – Alinéa 66

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

notamment en zone urbaine,

II. – Alinéa 67, première phrase

Après le mot :

permettre

insérer les mots :

de mettre en œuvre des logistiques massifiées et durables au cœur des agglomérations,

III. – Alinéa 68

1° Après le mot :

maritimes

insérer les mots :

et de leur hinterland

2° Après le mot :

ferroutage,

insérer les mots :

et des solutions multimodales entre la mer et le fleuve

**M. Jérôme Bignon.** – Cet amendement encourage les acteurs à utiliser au mieux le réseau d'infrastructures existant, notamment la complémentarité offerte par le transport fluvial et le transport maritime.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** – Avis favorable à cet amendement qui renforcera le report modal du transport de marchandises.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** – Effectivement, même avis favorable.

*L'amendement n°838 rectifié quinquies est adopté.*

**M. le président.** – Nous avons examiné aujourd'hui 73 amendements, il en reste 787 à discuter.

*Prochaine séance aujourd'hui, mercredi 20 mars 2019, à 14 h 30.*

*La séance est levée à minuit et demi.*

**Jean-Luc Blouet**

*Direction des comptes rendus*

## **Annexes**

*Ordre du jour du mercredi 20 mars 2019*

### **Séance publique**

**À 14 h 30 et le soir**

Présidence :

M. David Assouline, vice-président  
M. Jean-Marc Gabouty, vice-président

Secrétaires :

M. Michel Raison – Mme Annie Guillemot

- Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée) (texte de la commission, n° 369, 2018-2019)