

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du mercredi 5 juin 2019

Compte rendu intégral



Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1^{re} séance 5351

2^e séance 5397

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

258^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mercredi 5 juin 2019

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

1. Questions au Gouvernement (p. 5354)

PLAN SOCIAL SUR LE SITE DE GENERAL ELECTRIC
BELFORT (p. 5354)

M. Ian Boucard

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances

2. Souhaits de bienvenue à une délégation étrangère (p. 5355)

3. Questions au Gouvernement (suite) (p. 5355)

DROIT À L'ERREUR (p. 5355)

M. Xavier Roseren

M. Gérard Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics

GRÈVE DES SERVICES D'URGENCE (p. 5355)

M. Loïc Prud'homme

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE (p. 5356)

Mme Valérie Petit

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

ATTRACTIVITÉ DE LA FRANCE POUR LES
INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS (p. 5357)

M. Thierry Benoit

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances

DÉCISIONS DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL AU SUJET
D'AÉROPORTS DE PARIS (p. 5358)

M. Jean-Louis Bourlanges

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice

SITUATION DES HÔPITAUX PUBLICS (p. 5359)

M. Joël Aviragnet

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

MIXITÉ SOCIALE DANS LES GRANDES ÉCOLES (p. 5360)

M. Richard Lioger

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation

LUTTE CONTRE L'HOMOPHOBIE (p. 5360)

M. Maxime Minot

M. Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur

PLAN LOUP (p. 5361)

Mme Pascale Boyer

M. Didier Guillaume, ministre de l'agriculture et de l'alimentation

EMPLOI DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP
(p. 5362)

M. Christophe Naegelen

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées

POLITIQUE DE LA FRANCE DANS LE BASSIN INDO-
PACIFIQUE (p. 5362)

M. Thomas Gassilloud

Mme Florence Parly, ministre des armées

BRITISH STEEL (p. 5363)

M. Brahim Hammouche

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances

REMBOURSEMENT DES MÉDICAMENTS
HOMÉOPATHIQUES (p. 5364)

M. Jean-Paul Dufregne

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME EN
CORSE (p. 5364)

M. Paul-André Colombani

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

Suspension et reprise de la séance (p. 5365)

PRÉSIDENTE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

4. Mobilités

DISCUSSION DES ARTICLES (suite) (p. 5365)

Après l'article 2 (suite) (p. 5365)

Amendement n° 11

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendements n^{os} 105, 104

Article 2 bis (p. 5366)

Mme Valérie Rabault

M. Christophe Bouillon

M. Damien Pichereau

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas

M. Jean-Marie Sermier

Mme Élisabeth Borne, ministre

Amendement n^o 794

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Amendement n^o 899

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

Amendement n^o 1971

Après l'article 2 bis (p. 5377)

Amendement n^o 1674

Article 3 (p. 5377)

Amendement n^o 3113

Amendement n^o 681

Après l'article 3 (p. 5377)

Amendements n^{os} 585, 2527

Amendement n^o 2528

Article 4 (p. 5378)

M. Fabrice Brun

Mme Sandrine Mörch

M. Damien Pichereau

Mme Isabelle Valentin

M. François Jolivet

M. Jean-Pierre Vigier

M. Martial Saddier

M. Gérard Menuel

Amendements n^{os} 3347, 58

Amendements n^{os} 1511, 2708, 2060, 2928, 2026

Amendement n^o 702

Amendement n^o 93

Amendements n^{os} 2021, 1554, 2965, 2929

Amendements n^{os} 1552, 2317, 3055, 3383

Amendements n^{os} 27, 94

Amendements n^{os} 1056, 1061, 1299, 1951, 2931, 3223, 2930

Suspension et reprise de la séance (p. 5384)

Amendements n^{os} 3056, 900

Amendement n^o 682

Amendements n^{os} 1607, 3224, 1133

Amendements n^{os} 338, 901

Amendements n^{os} 683, 2966

Amendements n^{os} 684, 2934, 2280, 904, 285, 1470, 1347, 2027

Amendements n^{os} 1546, 3378, 704

Amendements n^{os} 975, 2038

Amendement n^o 686

Amendements n^{os} 121, 1548, 2938

Amendements n^{os} 687, 2054

Amendements n^{os} 688, 943

Amendements n^{os} 672, 668, 2062, 1642

Après l'article 4 (p. 5390)

Amendements n^{os} 944, 1955

Amendements n^{os} 1962, 945, 2448, 3274

Article 5 (p. 5392)

M. Damien Pichereau

M. Loïc Prud'homme

Amendement n^o 3457

Amendement n^o 248

Amendements n^{os} 772, 1017, 3225

Amendement n^o 1716

Amendements n^{os} 1495, 3473

Amendements n^{os} 642, 1066

Amendements n^{os} 32, 77, 466

Amendements n^{os} 497, 587, 1065, 1462

Amendement n^o 3255

5. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5395)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

PLAN SOCIAL SUR LE SITE DE GENERAL ELECTRIC BELFORT

M. le président. La parole est à M. Ian Boucard.

M. Ian Boucard. Ma question, à laquelle j'associe Michel Zumkeller, s'adresse au ministre de l'économie et des finances. Monsieur le ministre, l'annonce par General Electric, la semaine dernière, d'un plan social massif de près de 1 050 emplois a été un vrai coup de massue pour notre département. Non seulement l'entreprise n'a pas respecté son engagement de créer 1 000 emplois, mais elle s'apprête à en supprimer autant. Les conséquences sur l'économie, les sous-traitants, les artisans et les commerçants sont considérables dans un département de 150 000 habitants et un site industriel vieux de cent quarante ans. Ce plan social n'est pas acceptable !

Vous êtes venu ce lundi à Belfort pour rencontrer, sur le site de General Electric, les représentants des salariés et les élus locaux ; au cours de cette réunion, que je qualifierais de constructive, chacun a pu développer ses analyses et proposer des solutions à cette situation.

General Electric communique depuis plusieurs mois sur l'absence d'avenir du marché de la turbine à gaz, qui est, certes, en baisse, mais qui connaît une activité cyclique et qui pourrait être en phase de rebond très prochainement, notamment parce que les turbines sont utiles pour compenser les pertes de charge des énergies renouvelables.

M. Fabien Di Filippo. Eh oui !

M. Ian Boucard. Or des suppressions de postes aussi nombreuses mettent en danger les sites de Belfort et de Bourgogne, en raison de la perte des compétences et des savoir-faire. Nous redoutons que General Electric cherche à faire disparaître l'activité de turbine à gaz du site de Belfort pour la délocaliser, bien loin des intentions affichées d'adaptation au marché : cela n'est pas acceptable !

Par ailleurs, nous avons poursuivi l'étude des pistes de diversification industrielle possibles. L'aéronautique est l'activité qui semble la plus pertinente et la plus créatrice d'emplois. General Electric doit s'investir dans cette

branche à Belfort, et le Territoire de Belfort a besoin que l'État s'engage aux côtés des collectivités locales. L'hydrogène est également un débouché d'avenir sur lequel notre département est déjà très avancé et que l'État, par votre intermédiaire, peut nous aider à développer.

Monsieur le ministre, vous l'avez compris lors de votre visite, l'ensemble des acteurs locaux est prêt à travailler et à s'engager à vos côtés pour garantir l'avenir industriel du site de Belfort. En 2014, lorsque le PDG d'Alstom avait voulu fermer l'usine, toute la population s'était retrouvée dans la rue pour s'y opposer. L'État s'était engagé à nos côtés, l'usine n'avait pas fermé, et elle recrute à nouveau aujourd'hui. Le samedi 22 juin, Belfort se remobilisera aux côtés des salariés de General Electric pour défendre notre savoir-faire et nos emplois. Soyez assuré que nous ne lâcherons rien !

Aussi, monsieur le ministre, ma question est très simple : comment l'État compte-t-il s'engager à nos côtés ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Je partage totalement votre appréciation, monsieur le député. Le plan social de General Electric n'est pas acceptable en l'état. Je veux saluer votre sens des responsabilités, celui du maire de Belfort, Damien Meslot, celui du président du département, celui de l'ensemble des élus locaux et celui, évidemment, des représentants syndicaux, qui se battent pour que General Electric clarifie ses intentions pour le site de Belfort.

Le plan social n'est pas acceptable, parce que le nombre de salariés concernés, plus de 1 000, est trop élevé et, vous venez de le dire, parce que General Electric doit clarifier ses intentions : s'agit-il de s'adapter au marché des turbines à gaz, qui est moins porteur aujourd'hui qu'il y a quelques années, ou s'agit-il de liquider purement et simplement les activités de turbine à gaz à Belfort, ce qui serait pour vous, comme pour moi et les salariés, totalement inacceptable ?

Nous allons demander à General Electric de réduire son plan social et de clarifier ses intentions. Nous avons mis en place un comité de suivi de ce plan social,...

M. Sébastien Jumel. État stratège, État spectateur !

M. Bruno Le Maire, ministre. ...et nous nous retrouverons au ministère de l'économie et des finances au début du mois de septembre, pour examiner l'évolution du plan social et déterminer s'il répond à vos demandes et aux nôtres.

Dans le même temps, nous devons immédiatement engager, avec votre soutien, la diversification du site. Des possibilités existent du côté des centrales nucléaires et de l'hydrogène, avec notamment le projet d'institut de stockage de l'hydrogène, que je soutiens pleinement et qui devrait, je l'espère, être validé dans quelques semaines.

Il y a également un projet aéronautique particulièrement porteur : je le redis, pour chaque euro que General Electric Aviation mettra dans ce projet à Belfort, l'État apportera 1 euro d'argent public pour diversifier l'activité industrielle de Belfort.

Nous travaillons tous ensemble, nous sommes engagés collectivement pour assurer l'avenir industriel de Belfort : c'est comme cela que nous réussissons et c'est comme cela que nous ferons évoluer General Electric. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM.*)

2

SOUHAITS DE BIENVENUE À UNE DÉLÉGATION ÉTRANGÈRE

M. le président. Mes chers collègues, je suis heureux de souhaiter la bienvenue, en votre nom à tous, à une délégation de l'Assemblée nationale de la République de Slovénie, invitée par le groupe d'amitié Slovénie-France et conduite par son président, M. Matiach Némètz. (*Mmes et MM. les députés se lèvent et applaudissent.*)

3

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT (*suite*)

DROIT À L'ERREUR

M. le président. La parole est à M. Xavier Roseren.

M. Xavier Roseren. Monsieur le ministre de l'action et des comptes publics, la loi pour un État au service d'une société de confiance, promulguée le 10 août 2018, acte une transformation de la relation entre les usagers et l'administration.

Désormais, cette dernière a un rôle de conseil et d'accompagnement, des particuliers comme des entreprises, s'agissant de leurs démarches administratives. Pour ce faire, le texte institue un nouveau droit, le droit à l'erreur.

Ce droit s'applique à tous les services publics. En cas d'erreur, le citoyen est réputé avoir agi de bonne foi. Il incombe à l'administration de démontrer le contraire avant d'appliquer une pénalité ou une sanction financière.

Ainsi, l'utilisateur pourra corriger son erreur sans être sanctionné, avec l'aide de l'administration. Il s'agit ici d'un réel changement de culture, voulu par le Gouvernement et la majorité.

L'institution d'une nouvelle relation de confiance et le renforcement du rôle de conseil de l'administration doivent nécessairement être accompagnés d'une simplification des démarches et des règles administratives.

Monsieur le ministre, vous avez inauguré hier le site oups.gouv.fr, dont l'objectif est de mettre concrètement en application le droit à l'erreur pour les citoyens. (« *Allo!* » sur plusieurs bancs du groupe LR.)

M. Fabien Di Filippo. M. Darmanin a écrit la question !

M. Xavier Roseren. Pouvez-vous préciser le contenu de ce site internet, ainsi que les futures mesures destinées à compléter le dispositif? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'action et des comptes publics.

M. Régis Juanico. Attention au bug!

M. Gérard Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics. Tout d'abord, je remercie le Parlement, dont les groupes politiques, singulièrement le groupe La République en marche – dont sont issus Stanislas Guérini, rapporteur de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi pour un État au service d'une société de confiance, et Sophie Errante, sa présidente –, mais aussi le groupe du Mouvement démocrate et apparentés...

Mme George Pau-Langevin. Et le groupe Socialistes et apparentés!

M. Gérard Darmanin, ministre. ...et tous les parlementaires ayant travaillé à l'élaboration de la loi, dont tous les décrets d'application ont d'ores et déjà été pris. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Il s'agit – nous l'espérons – d'une véritable révolution administrative. Je remercie également les agents publics, qui, comme M. Jourdain faisait de la prose sans le savoir, faisaient souvent du droit à l'erreur sans le savoir.

En effet, les agents d'accueil, ceux qui répondent au téléphone et règlent les problèmes administratifs de nos concitoyens, n'ont pas attendu le Gouvernement ou le vote de la loi par les parlementaires de la République pour appliquer le droit à l'erreur. Au moins sera-t-il généralisé!

Le droit à l'erreur comporte plusieurs dispositions, notamment le partenariat fiscal, l'établissement d'une relation de confiance fiscale, la publication des rescrits et la garantie fiscale.

Enfin, le Gouvernement a inauguré hier, à la demande de M. le Premier ministre, le site oups.gouv.fr, car la meilleure erreur, c'est celle que l'on ne commet pas, parce qu'on a été prévenu.

Son utilité est double. Il vise à aider nos concitoyens, ainsi que les entreprises, à repérer les erreurs les plus fréquemment commises afin de ne pas les répéter.

Par ailleurs, il permet à chaque ministre de faire savoir à son administration que, si une erreur est souvent commise par une entreprise ou un citoyen sur le même sujet, alors ce n'est pas l'entreprise ou le citoyen qui se trompe, mais bien l'administration qui est trop complexe et qui ne simplifie pas les procédures.

Ainsi, le site oups.gouv.fr sert autant aux citoyens qu'aux membres du Gouvernement! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – M. Philippe Bolo applaudit également.*)

GRÈVE DES SERVICES D'URGENCE

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre de la santé, par vos choix politiques, vous continuez à abandonner l'hôpital public, ses usagers et ses agents, pour dessiner un avenir au secteur privé, ses clients et ses dividendes.

Depuis plusieurs semaines, les personnels des urgences de toute la France se mobilisent. Ils dénoncent le démantèlement du service public de la santé, privé de moyens humains et financiers.

Vous expliquez sans rougir dans les médias que la grève massive des soignants met en danger la vie d'autrui.

Quelle indécence, sachant que des postes sont laissés vacants, que la moitié des maternités ont été fermées en vingt-cinq ans et que 70 % du personnel d'un service d'urgence se met en arrêt maladie car les gens sont épuisés! (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR, ainsi que sur plusieurs bancs du groupe SOC. – M. Raphaël Schellenberger et M. Jean Lassalle applaudissent également.*)

À ce jour, soixante-quinze services hospitaliers sont en grève. Vous devez cesser de culpabiliser les patients et les personnels!

Vous venez de franchir un nouveau seuil, en envoyant les forces de l'ordre chercher les soignants chez eux, de jour comme de nuit. Qu'ils soient en repos après une semaine de cinquante heures, en arrêt maladie ou victimes d'un accident du travail, rien ne vous arrête!

Ce n'est pas en réquisitionnant – par surprise, de force et d'autorité – les agents hospitaliers à leur domicile que vous masquerez la faillite de votre action ministérielle! (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. – M. Jean Lassalle applaudit également.*)

Vous n'avez pas de solution miracle, dites-vous? Cela tombe bien: nous ne voulons pas des miracles accomplis par une ministre jupitérienne, mais bien la garantie du droit au soin pour toutes et tous!

Mme Mathilde Panot. Très bien!

M. Loïc Prud'homme. Hier, votre secrétaire d'État rejetait la faute sur ces patients inconséquents qui, faute d'accès à la médecine de ville, engorgeraient les urgences. Vous écrivez dans la presse que les soignants – ces tire-au-flanc! – sont un problème, vous dédouanant ainsi de vos propres turpitudes. (*Mouvements divers sur les bancs du groupe LaREM.*)

Madame la ministre de la santé et de l'intérieur, laissez tranquille les personnels soignants, qui ont déjà tout donné au cours de leur dure semaine de travail!

Allez-vous cesser d'envoyer les forces de l'ordre interrompre les repas et les repos en famille des soignants? Allez-vous renoncer définitivement à ces réquisitions indignes?

Allez-vous enfin donner à nos hôpitaux les moyens de nous soigner sans mettre en danger nos vies et celles des personnels? (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR ainsi que sur plusieurs bancs du groupe SOC. – M. Jean Lassalle applaudit également.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de Mme Agnès Buzyn, retenue au Sénat par l'examen du projet de loi santé, grâce auquel nous pourrions résoudre une bonne part des problèmes des services d'urgence.

Mme Caroline Fiat. Pas du tout!

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Des professionnels de santé des services d'urgence sont en grève depuis plusieurs semaines, partout en France. Comme je l'ai rappelé hier, il ne s'agit pas uniquement, pour eux, de dénoncer l'engorgement des services d'urgence, qui a doublé en vingt ans – nous sommes passés de 10 millions à 20 millions de passages.

M. Éric Bothorel. Il est bon de le rappeler!

M. Sébastien Leclerc. Il faut agir maintenant!

Mme Caroline Fiat. Donnez leur des moyens!

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Concrètement, le mouvement de grève trouve également son origine dans les difficultés rencontrées quotidiennement par ces professionnels de santé, notamment le temps d'attente des patients, les incivilités et le rythme de travail, qui sont aussi source de tensions pour eux.

M. Pierre Cordier. Agissez au lieu de constater!

M. Sébastien Leclerc. Il y a urgence aux urgences!

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Le projet de loi santé vise à transformer complètement notre système d'organisation de soins, afin que chaque citoyen trouve près de chez lui, ou même à son domicile, l'accès aux soins dont il a besoin, sans rendez-vous. En outre, il comporte un article modifiant les conditions de l'emploi médical hospitalier, afin de le rendre bien plus attractif. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

Mme Caroline Fiat. Il n'y pas que des médecins à l'hôpital! (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. S'il vous plaît, chers collègues.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. S'agissant des réquisitions, permettez-moi de rappeler que nous devons maintenir la continuité du service hospitalier, afin de répondre aux urgences de nos concitoyens. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI. – Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Ugo Bernalicis. Vous êtes dingues!

ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

M. le président. La parole est à Mme Valérie Petit.

Mme Valérie Petit. Ma question, à laquelle j'associe Catherine Osson, députée du Nord, s'adresse à Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

« Pas de bébés à la consigne »: c'est l'intitulé du collectif qui, jeudi dernier, a appelé les professionnels de la petite enfance à la grève. Parmi eux, certains s'inquiètent des conséquences des mesures contenues dans l'ordonnance habilitant le Gouvernement à réformer les modes d'accueil du jeune enfant.

Vous le savez, madame la secrétaire d'État, près de 230 000 enfants et familles attendent une place en crèche. À Lille, dans ma circonscription, la moitié des demandes des parents ne sont pas satisfaites. J'ai moi-même, comme beaucoup de parents, connu l'angoisse de ne pas trouver un mode de garde pour mes enfants. Et quand, enfin, une place m'a été proposée, ce n'était que pour un temps partiel, ce qui me laissait le choix entre réduire mon temps de travail ou accepter d'être rayée des listes d'attente sans solution de garde pour mes enfants.

L'accueil des tout-petits est un enjeu majeur, d'abord pour faire reculer les inégalités, car nous savons que la socialisation précoce et la qualité éducative sont décisives pour lutter contre les inégalités et la pauvreté des enfants; ensuite pour soutenir l'emploi, car nous savons aussi que le retour à l'emploi est souvent compromis par l'absence de modes de garde, en particulier pour les familles monoparentales.

Si nous voulons lutter contre les inégalités et tenir notre promesse d'émancipation, il nous faut soutenir l'accueil collectif des jeunes enfants, en encourageant les regroupements d'assistantes maternelles, en simplifiant le cadre normatif pour soutenir l'offre privée et en développant l'accueil d'urgence, tout en garantissant la qualité éducative et la mixité sociale, en informant mieux les parents et en formant plus les professionnels.

Ma question est donc très simple : pouvez-vous, madame la secrétaire d'État, nous dire comment cette ordonnance portant sur les modes d'accueil du jeune enfant va nous permettre de tenir notre promesse d'éducation et d'émancipation envers les parents, et, bien sûr et avant tout, les enfants? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Je vous remercie, madame la députée, pour cette question qui va me permettre de vous informer sur les échanges que nous avons eus avec, notamment, le collectif « Pas de bébés à la consigne ». C'est pour nous l'occasion de travailler à la refonte de notre cadre normatif applicable aux modes d'accueil, laquelle suscite beaucoup d'émotion. Nous en sommes conscients.

L'ordonnance prévue par la loi pour un État au service d'une société de confiance – ESSOC – vise à simplifier les normes applicables, afin de développer l'offre – 30 000 places en crèches vont s'ouvrir d'ici à trois ans (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*) –, et à améliorer la qualité de l'accueil.

L'objectif est de simplifier la vie des parents, pour qu'ils soient mieux informés, de mieux accompagner l'exercice des professionnels, de sécuriser l'activité des porteurs de projets et des gestionnaires pour qu'ils travaillent dans un cadre plus stable, tout en garantissant, bien évidemment, le bien-être et l'éveil des enfants accueillis.

Je tiens à rassurer les professionnels qui vous ont alertée. La simplification permise par les ordonnances ne servira en aucun cas de prétexte pour réduire la qualité des modes d'accueil. L'objectif n'est pas de déréguler, mais de rendre le cadre moins complexe. Les normes nationales actuelles sont difficiles à manier, soit parce qu'elles sont parfois trop précises, soit parce que, à l'inverse, elles ne le sont pas assez, et créent des situations différentes d'un département à l'autre.

Nous travaillons aussi à améliorer la qualité de l'accueil, en renforçant les exigences, en soutenant la formation continue des professionnels qui travaillent dans un cadre collectif ou dans un cadre individuel, chez eux, en leur donnant des perspectives, mais aussi en améliorant leurs conditions de travail. Ce sera particulièrement le cas pour les assistantes maternelles, qui auront enfin accès à la médecine du travail.

Un chantier spécifique sera par ailleurs lancé, dans les prochaines semaines, pour organiser, pour tous les modes de garde et d'accueil, un accompagnement médical adapté, demandé par les professionnels de santé. Nous lançons donc une consultation, à l'occasion de laquelle l'ensemble des organisations syndicales et professionnelles pourront

s'exprimer. Le dialogue est toujours ouvert, puisque je continue à les recevoir. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

ATTRACTIVITÉ DE LA FRANCE POUR LES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

M. le président. La parole est à M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Je voudrais, monsieur le ministre de l'économie et des finances, revenir sur une donnée récente du baromètre Ernst & Young, qui place la France au deuxième rang des pays les plus attractifs d'Europe pour les investissements étrangers. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir, LaREM et MODEM.*) Chacun de nous ne peut que s'en féliciter.

Malgré les tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine, les incertitudes liées au Brexit, et les tensions sociales que connaît notre pays depuis quelques mois, l'essoufflement de la croissance européenne n'a pas entamé l'attractivité de la France, qui devance l'Allemagne. Notre pays a ainsi accueilli 1 027 projets en 2018.

Malgré ces résultats encourageants, il faut que la puissance publique assure la visibilité des talents de nos territoires, car 74 % des investissements étrangers sont orientés vers nos territoires, et en particulier vers les métropoles régionales, comme Lyon, Lille et Marseille.

Nous avons un défi collectif à relever : trouver la manière d'inciter ces investisseurs étrangers à s'implanter dans les villes moyennes et les territoires ruraux, afin de les irriguer et de créer des emplois, de manière harmonieuse, dans l'ensemble du territoire.

Force est de constater que les Français ne reçoivent pas la même part de ces investissements selon qu'ils habitent dans une métropole, dans une ville moyenne ou dans un territoire rural.

M. Sébastien Jumel. Le soleil ne brille pas pour tout le monde de la même façon!

M. Thierry Benoit. Ma question est donc simple, monsieur le ministre : comment faire pour que les investisseurs étrangers qui, depuis leurs pays, voient Paris, Lille, Lyon ou Marseille, s'intéressent à Fougères en Ille-et-Vilaine (« Ah! » sur les bancs du groupe LaREM), à Vendôme en Loir-et-Cher, à Épinal dans les Vosges, et, en général, aux villes moyennes et aux territoires ruraux, de façon que la création de richesses bénéficie à tous? (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir, LaREM et MODEM.*)

M. Erwan Balanant. Et Quimperlé dans le Finistère?

M. Christian Hutin. Et Dunkerque?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Il faut qu'ils s'intéressent aussi à Bernay, à Évreux, à Vernon ou au Havre, monsieur le député, pour ne pas oublier la Normandie! (*Sourires.*)

En tout cas, oui, c'est une bonne nouvelle : la France est désormais le deuxième pays le plus attractif pour les investissements étrangers en Europe. C'est une bonne nouvelle, et c'est le résultat de la politique conduite par le Premier ministre et par cette majorité, qui peut en être fière.

La réponse à votre question a un nom : l'industrie. C'est la reconquête industrielle qui permettra de revitaliser les territoires, d'ouvrir des usines, des centres de recherche, et de créer des emplois, pas simplement dans les métropoles, mais aussi dans les territoires ruraux.

Pour cela, il faut mettre à exécution le projet de loi pour la croissance et la transformation des entreprises, que vous avez adopté, et que toutes les mesures qui figurent dans ce projet de loi et qui sont destinées à faciliter l'investissement, le développement industriel, la recherche, la continuité entre la recherche et le développement des produits industriels, soient appliquées le plus rapidement possible, et que la simplification des seuils pour les PME, avec le délai de cinq ans qui leur est donné, soit appliquée le plus rapidement possible. Nous allons nous y employer.

La deuxième condition, c'est la politique pour les territoires d'industrie, que le Premier ministre a mise en œuvre, et qui doit nous permettre de mailler l'ensemble des territoires, en particulier les territoires ruraux, en soutenant tous les projets industriels que vous, les représentants de la Nation, pourrez nous apporter, ainsi que les élus locaux.

La troisième condition, c'est la réflexion que nous avons engagée sur le pacte productif. Le pacte productif, c'est le plein-emploi en 2025 pour la France. Le pacte productif, c'est faire de la France la première économie décarbonée en Europe. Le pacte productif, c'est réfléchir encore à tous les obstacles qui empêchent notre industrie et nos entreprises industrielles de se développer – je pense par exemple aux impôts de production : chacun sait qu'ils sont l'un des obstacles importants au développement industriel de notre pays. Nous allons étudier, avec l'ensemble des ministres concernés et le Premier ministre, tous les obstacles qui pèsent encore sur l'industrie et la production, et nous réussirons la reconquête industrielle de la France.

DÉCISIONS DU CONSEIL
CONSTITUTIONNEL AU SUJET
D'AÉROPORTS DE PARIS

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Bourlanges.

M. Jean-Louis Bourlanges. Madame la garde des sceaux, je souhaite vous interroger sur les conséquences que le Gouvernement entend tirer de deux décisions récentes du Conseil constitutionnel : la première autorise l'engagement, sur la base de l'article 11 de la Constitution, d'une procédure référendaire visant à déclarer inconstitutionnelle la privatisation d'Aéroports de Paris... (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

M. Christian Hutin. Bravo !

M. Jean-Louis Bourlanges. ...quand la seconde reconnaît la conformité à la Constitution de la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises, dite loi PACTE, autorisant cette privatisation tout en s'interdisant de remettre en cause la procédure engagée.

Si respectueux que l'on se veuille de l'autorité du Conseil, on ne peut qu'être déconcerté par son interprétation du texte constitutionnel dont il a la garde.

M. Gilles Carrez. Non, pas du tout !

M. Jean-Louis Bourlanges. En validant l'engagement de la procédure, il fait figure d'ignorer que la proposition de loi référendaire est en vérité un recours constitutionnel qui se serait trompé d'adresse.

M. Christian Hutin. Oh !

M. Jean-Louis Bourlanges. Elle porte sur l'interprétation du préambule de la Constitution de 1946 et elle est donc sans conteste, absolument sans conteste, d'ordre constitutionnel et non législatif ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM. – Exclamations sur les bancs des groupes LR, SOC, FI et GDR.*)

M. Sébastien Jumel. Il blasphème ! (*Sourires.*)

M. Jean-Louis Bourlanges. Or ce qui relève de cet ordre est clairement exclu du champ d'application de l'article 11.

Le Conseil ignore, de plus, la volonté des auteurs de la révision de 2008, puisqu'il érige le peuple français en censeur potentiel des lois votées par ses représentants, et installe entre eux une concurrence de légitimité que la révision, et son rapporteur le président Warsmann, avaient formellement exclue ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Mme Olivia Gregoire et Mme Patricia Mirallès. Bravo !

M. Stéphane Peu. Vous n'êtes plus à Bruxelles !

M. Jean-Louis Bourlanges. C'est le principe même de la démocratie représentative qui est ainsi mis en cause.

M. Sébastien Jumel. En démocratie, c'est le peuple qui est souverain !

M. Christian Hutin. Triste fin de carrière, monsieur Bourlanges !

M. Jean-Louis Bourlanges. Le Gouvernement peut-il nous éclairer sur les initiatives qu'il entend prendre, par exemple en modifiant la loi organique de 2013, pour empêcher qu'une procédure destinée à permettre au peuple de contraindre le Parlement à l'initiative puisse prospérer dans le but opposé, celui d'en paralyser l'action et d'en déconsidérer les votes ? (*Mmes et MM. les députés des groupes LaREM et MODEM se lèvent et applaudissent vivement. – Vives exclamations sur les bancs des groupes SOC, FI et GDR, dont les membres montrent le chronomètre. – Protestations et claquements de pupitres sur les bancs du groupe LR.*)

M. Maxime Minot. Il a eu droit à douze secondes de plus !

M. François Ruffin. Vous avez peur du peuple !

M. le président. S'il vous plaît, mes chers collègues, s'il vous plaît.

La parole est à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice.

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice. Il ne m'appartient pas, vous le comprenez bien, de commenter les décisions du Conseil constitutionnel. (*Vifs applaudissements sur les bancs des groupes SOC, FI et GDR.*)

M. Stéphane Peu. Ah, quand même !

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux. Néanmoins, le Gouvernement entend résoudre la difficulté que vous relevez. C'est de l'avenir que je me préoccupe ici : nos procédures constitutionnelles doivent, je crois, être d'une absolue clarté, car la confusion des pouvoirs joue toujours contre la démocratie. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Fabien Di Filippo. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit ici !

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux. Monsieur le député, vous le savez mieux que quiconque : le constituant de 2008 n'a pas entendu organiser une concurrence des légitimités, avec une voix d'appel populaire contre les décisions du Parlement.

M. Claude Goasguen. Évidemment !

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux. Au contraire, il a voulu créer une complémentarité entre les voix parlementaires et les voix citoyennes pour traiter des questions essentielles.

M. Fabien Roussel. Tout à fait !

M. Christian Hutin. Très bien !

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux. La procédure engagée il y a quelques semaines méconnaît à mon sens manifestement cet esprit. Le référendum d'initiative partagée – RIP – n'est pas une procédure d'obstruction citoyenne, mais un instrument de proposition citoyenne. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM, LR, SOC et GDR.*)

M. Aurélien Pradié. Depuis quand la démocratie est-elle de l'obstruction ?

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux. C'est pourquoi le Gouvernement entend d'abord s'attaquer à un angle mort de la loi organique de 2013 relative au RIP. À droit constitutionnel constant, le texte sera modifié pour permettre au Conseil constitutionnel de déclarer caduque une initiative si elle porte sur un texte voté par le Parlement et ayant un objet contraire ou identique à cette initiative citoyenne.

Au-delà, le Président de la République a annoncé à la sortie du grand débat un élargissement de la procédure du RIP, afin de favoriser la participation citoyenne. C'est ce que prévoit le projet de loi de révision de la Constitution, sur lequel je crois sincèrement qu'un accord républicain est à notre portée : les seuils seront abaissés à 1 million de citoyens et à un dixième des parlementaires ; l'initiative pourra venir directement des citoyens, et le champ du RIP sera étendu. Le cadre constitutionnel sera ainsi éclairci, afin d'éviter tout dévoiement de la procédure. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Nous répondrons ainsi, je crois, à votre préoccupation. (*Mêmes mouvements.*)

SITUATION DES HÔPITAUX PUBLICS

M. le président. La parole est à M. Joël Aviragnet.

M. Joël Aviragnet. Après ces précisions de Mme la garde des sceaux – il est tout de même un peu surprenant d'entendre commenter une décision de justice –, je m'adresse à Mme la ministre de la santé.

L'hôpital public court à la catastrophe. Je veux parler ici de la souffrance des soignants à l'hôpital, et dans les services d'urgences en particulier ; je veux parler des infirmiers, des aides-soignants, des médecins qui travaillent dans des conditions désastreuses et franchement inacceptables : agressions à répétition, sous-effectif chronique, temps de travail hors norme, pression managériale, rémunération insuffisante.

Pourtant, les Français sont très attachés à notre système de santé, un système où la santé n'est pas un bien de consommation mais un droit pour tous. Un système où la nation, dans son ensemble, finance la santé de chaque citoyen.

Or, avec un hôpital public dans le coma, c'est tout notre système de santé qui est menacé : la faute à un manque de financement récurrent !

M. Fabien Di Filippo. La faute à Macron !

M. Joël Aviragnet. Vous dites qu'avec la loi Santé et le plan « ma santé 2022 », vous allez régler les problèmes des soignants et des urgences. Je me demande si vous y croyez vraiment vous-même ! Faut-il rappeler qu'à sa sortie du conseil des ministres, ce projet de loi ne comportait aucun article relatif aux infirmiers ou aux aides-soignants ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, FI et GDR.*)

Mme Valérie Rabault. Exactement !

M. Joël Aviragnet. Vous affirmez que votre loi va accentuer le virage ambulatoire pour désengorger l'hôpital. Pieuse intention, mais la réalité, c'est le manque de médecins dans les zones sous-dotées et le manque de moyens des familles pour faire face aux dépassements d'honoraires. Nous vous avons proposé deux solutions : le conventionnement sélectif, pour assurer une meilleure répartition des médecins dans le territoire, et un meilleur encadrement des dépassements d'honoraires. (*M. Boris Vallaud applaudit.*) Or, vous avez rejeté ces deux propositions, vous proclamant défavorable à la coercition.

Cependant, j'observe que la coercition ne vous pose aucun problème lorsqu'il s'agit d'envoyer les forces de l'ordre réquisitionner des soignants en pleine nuit ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, FI et GDR.*) La continuité des soins ne relève pourtant pas de la seule responsabilité de l'hôpital public, et vous le savez bien.

Madame la ministre, les Français et les soignants veulent sauver l'hôpital public. Saurez-vous répondre à cette exigence légitime ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, FI et GDR.*)

M. le président. Chers collègues, permettez-moi de vous rappeler que dans cet hémicycle, toutes les questions sont libres, y compris celles de M. Bourlanges, et que toutes les réponses le sont également. Je connais l'attachement de tous ici à la liberté d'expression ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Christian Hutin. Oh, mais la liberté, c'était avant – avant le nouveau règlement !

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

M. Fabien Di Filippo. Revoici la secrétaire d'État à la lecture des fiches !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Sur 680 services d'urgence, dont 520 sont publics, une cinquantaine sont en grève aujourd'hui, ce qui montre que la situation diffère selon les endroits. Mais le malaise aux urgences est réel, nous le savons, et nous entendons ce que nous disent les soignants. Permettez-moi de rappeler que Mme la ministre des solidarités et de la santé a intégralement dégelé les crédits qui avaient été mis en réserve, soit 415 millions d'euros, au mois de décembre 2018. En début d'année, elle a également annoncé la première hausse des tarifs hospitaliers : cela n'avait pas été fait depuis dix ans !

Par ailleurs, nous formons des médecins urgentistes supplémentaires ; un diplôme de médecin urgentiste a été créé lors de la réforme du troisième cycle à la rentrée universitaire de 2017, et 461 postes mis au choix en 2017 ont tous été pourvus. D'ici un an et demi, ces professionnels nouvellement formés viendront soutenir les services d'urgences déjà existants.

Les équipes du ministère travaillent étroitement avec l'ensemble des représentants des urgentistes. Des réunions sont organisées régulièrement, et Mme la ministre recevra dans les prochains jours l'ensemble des organisations.

Les réformes vont porter leurs fruits ; d'ici là, nous devons tenir bon tous ensemble. Je voudrais ici, devant la représentation nationale, remercier l'ensemble des personnels qui travaillent dans les centres hospitaliers, et dont l'engagement quotidien est connu de tous les Français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

MIXITÉ SOCIALE DANS LES GRANDES ÉCOLES

M. le président. La parole est à M. Richard Lioger.

M. Richard Lioger. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Vous me permettrez, chers collègues, de commencer par évoquer la mémoire de Richard Descoings, avec lequel j'ai eu la chance de siéger puisqu'il dirigeait Sciences Po au moment où j'étais président d'université. Nous abordons là pleinement le sujet de ma question, puisque Richard Descoings a été le premier à ouvrir l'institution qu'il dirigeait à l'ensemble des jeunes de banlieue. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Le Gouvernement vient de lancer une mission sur la mixité sociale dans les établissements les plus prestigieux soumis à un concours. Cette mission fait suite aux annonces du Président de la République sur la suppression de l'École nationale d'administration – ENA – et l'ouverture de la haute fonction publique.

Madame la ministre, alors que vous venez de missionner les présidents de l'École Polytechnique, des écoles normales supérieures, de l'École des hautes études commerciales – HEC –, de l'École supérieure des sciences économiques et commerciales – ESSEC – et de l'École supérieure de commerce de Paris – ESCP Europe –, pouvez-vous nous dire comment vous comptez agir pour parvenir, dans nos grandes écoles, à une représentation plus conforme à notre société, dans sa diversité géographique et sociale ?

En effet, alors que l'enseignement supérieur compte 38 % de boursiers, ils sont seulement 19 % à l'École normale supérieure, ou encore 11 % à Polytechnique. Comptez-vous notamment fixer des objectifs chiffrés ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation.

Mme Frédérique Vidal, ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation. Monsieur le député, je vous remercie de votre question. Les chiffres que vous avez rappelés corroborent l'édition 2019 du rapport de l'Observatoire des inégalités, qui est paru aujourd'hui. Refuser de voir que l'ascenseur social a cessé de fonctionner et qu'il est devenu l'exception plutôt que la règle dans notre pays, c'est condamner de manière définitive notre modèle méritocratique dans son ensemble.

C'est pourquoi l'ensemble du Gouvernement a décidé de s'attaquer à cette question des inégalités. Cela a été le cas dès le premier âge, avec la mise en place du plan dédié aux 1 000 premiers jours, comme à l'école, avec le dédoublement des classes.

Il revient aujourd'hui à l'enseignement supérieur d'y prendre part. C'est pourquoi j'ai missionné certaines écoles, que vous avez mentionnées, notamment l'École Polytechnique, avec Florence Parly, pour leur demander des propositions concrètes, afin que la mixité sociale et géographique devienne une réalité dans ces établissements.

En termes de méthode, nous nous appuyerons sur les dispositifs qui existent déjà dans près de 40 % des écoles adhérant à la Conférence des grandes écoles. Nous développerons le mentorat, les voies d'accès spécifiques, les voies de recrutement parallèles construites avec les universités, ainsi que les accompagnements précoces des lycéens. Tout est ouvert.

Il revient à ces établissements de nous proposer des solutions, pour que nous obtenions des résultats. Ce n'est pas un débat de principe. Je ne souhaite pas des propositions cosmétiques, ni le renoncement à l'excellence, mais seulement que le pacte républicain entre l'enseignement supérieur et les citoyens soit respecté. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

LUTTE CONTRE L'HOMOPHOBIE

M. le président. La parole est à M. Maxime Minot.

M. Maxime Minot. Monsieur le Premier ministre, l'homophobie a désormais un, ou plutôt, des visages – regards effarés, figures tuméfiées, pommettes défoncées, lèvres fendues. Dans la gare de Sartrouville, samedi dernier, un couple de femmes a été agressé. À Paris, un chauffeur n'a pas supporté que deux hommes s'embrassent à l'arrière de son véhicule. À Lille, Poitiers, Besançon, Lyon, et tant d'autres endroits encore, des femmes et des hommes sont menacés, insultés, parfois même frappés parce qu'ils sont homosexuels.

Si l'homophobie ne se mesure pas seulement avec des chiffres, ceux-ci donnent malheureusement le vertige et provoquent, au-delà du simple malaise, un profond écoeurement. En un an, le nombre de signalements d'actes homophobes est en hausse de 15 %. Pire, les seules agressions physiques augmentent de 66 %. La parole se libère et c'est tant mieux, mais les coups aussi.

Face à la recrudescence de ces violences homophobes, le Gouvernement a annoncé à l'automne dernier un plan d'urgence, qui prévoit le déploiement de référents, pour permettre aux victimes de porter plainte plus facilement. Six mois plus tard, sont-ils réellement effectifs dans chaque commissariat, dans chaque brigade de gendarmerie de France ? Non !

Or cette mesure irait indéniablement dans le bon sens, à condition qu'elle soit effective et qu'elle s'inscrive dans la durée. La réelle bonne nouvelle serait d'annoncer que l'homophobie est de l'histoire ancienne.

Pour y parvenir, il nous faut une plus grande sensibilisation dans les établissements scolaires et le renforcement de la formation. Vous avez commencé, ne vous arrêtez pas en si bon chemin et amplifiez vos mesures, notamment dans les quartiers difficiles. Car nous devons lutter chaque jour, pied à pied, contre toute forme d'homophobie, non seulement avec des mots, mais aussi, et surtout, avec des actes !

Quand ce dispositif sera-t-il une réalité ? Car ces femmes et ces hommes sont, eux aussi, le visage de la France. (*Mmes et MM. les députés se lèvent et applaudissent.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur.

M. Laurent Nunez, *secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur*. Monsieur le député, vous évoquez un problème grave. Je ne peux malheureusement que confirmer les chiffres que vous avez donnés. Nous avons bel et bien connu une augmentation des agressions homophobes ou dirigées contre des individus en raison de leur identité de genre, de 34 % entre 2017 et 2018.

Dans les aires urbaines, de jeunes hommes sont les principales victimes de ces agressions, qui les concernent à plus de 75 %.

Nous constatons effectivement que la parole se libère, car nous avons de plus en plus de plaintes. Nous avons la faiblesse de penser que c'est aussi grâce au dispositif que nous avons créé et que vous avez rappelé. Il s'agit de déployer des référents dans nos commissariats et nos brigades de gendarmerie. Actuellement, 522 référents sont déployés en zone police et 175 en zone gendarmerie.

Nous poursuivons bien sûr cet effort, comme vous l'appellez de vos vœux. De la même façon, nous avons noué des partenariats avec les associations concernées, qui permettent d'intervenir dans les commissariats de police ou les brigades de gendarmerie, pour prendre en charge les victimes. Ils permettent aussi de mener des actions de sensibilisation dans différents domaines, notamment dans les établissements scolaires, sous la houlette du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse. Cette action de formation, de sensibilisation est importante.

Comme vous le savez, depuis juillet 2018, nous avons aussi développé la préplainte en ligne. Les signalements ne cessent d'augmenter.

Croyez bien, monsieur le député, que le Gouvernement est tout entier mobilisé, comme vous le souhaitez, pour donner la priorité à la lutte contre l'homophobie et la transphobie.

Nous sommes entièrement déterminés et mobilisés, dans les quartiers et ailleurs. Je vous renvoie aux investigations menées par les forces de l'ordre sur l'agression qui s'est produite à La Roche-sur-Yon, où un stand du centre lesbien, gay, bisexuel et transgenre – LGBT – a été détruit. Les auteurs, vous le savez, ont été confondus, sanctionnés et, pour certains d'entre eux, exclus de leur établissement d'enseignement.

Vous pouvez donc compter sur la détermination du Gouvernement sur ces questions. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM, ainsi que sur quelques bancs du groupe LR.*)

PLAN LOUP

M. le président. La parole est à Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. J'associe à ma question, qui s'adresse à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation, mes collègues membres du groupe d'études sur l'élevage pastoral.

La présence du loup dans certains territoires est devenue un problème majeur pour la préservation du pastoralisme. S'il est essentiel de préserver la biodiversité, il faut aussi conserver l'équilibre extrêmement précaire de l'écosystème des territoires pastoraux.

Mme Émilie Bonnard. Bravo !

Mme Pascale Boyer. L'élevage pastoral constitue un patrimoine environnemental et paysager indispensable. Il permet également de lutter contre les feux de forêt.

Chaque attaque de troupeau représente un choc psychologique extrêmement violent pour les éleveurs et leur entourage. La profession souffre ; de plus en plus d'éleveurs, se sentant impuissants malgré les mesures de protections instaurées, envisagent d'arrêter leur activité ; le nombre de jeunes éleveurs souhaitant s'installer diminue.

Le nombre d'attaques ainsi que le nombre d'ovins, de bovins, et de caprins tués augmentent chaque année.

L'élevage pastoral joue un rôle majeur dans la préservation de la biodiversité, dans le maintien de l'activité aussi bien agricole que touristique et dans la sauvegarde de la culture traditionnelle des territoires concernés.

Les experts estiment que le maintien de 500 spécimens sur le territoire national permet de préserver l'espèce. Le nombre définitif de loups en France n'est pas encore connu, mais les services de l'ONCFS – Office national de la chasse et de la faune sauvage – annoncent un chiffre supérieur à 500.

De nombreuses mesures devraient ainsi rapidement être prises pour permettre de diminuer la pression sur les troupeaux. Une consultation publique est ouverte sur les sites des ministères de l'agriculture et de la transition écologique et solidaire afin que les acteurs concernés participent à l'élaboration de la cartographie des zones de protection intense des troupeaux, appelées cercle zéro.

La nette augmentation du taux de prélèvement des prédateurs, annoncée par le Président de la République le 7 mars dernier, est confirmée. En 2019, ce sont au maximum 19 % des loups dénombrés qui pourront être prélevés, contre 12 % en 2018.

Ce sujet, qui concerne aussi des pays limitrophes de la France, doit être traité au niveau européen. Les loups ne connaissent pas les frontières administratives. Monsieur le ministre, que comptez-vous faire lors des négociations sur la politique agricole commune pour que cette problématique soit traitée ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – M. Patrick Mignola et Mme Émilie Bonnard applaudissent aussi.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation.

M. Fabien Di Filippo. Soyez concret !

M. Didier Guillaume, *ministre de l'agriculture et de l'alimentation*. Je salue l'engagement du groupe d'études sur l'élevage pastoral que vous coprésédez. Je souhaite connaître vos travaux et entendre vos préconisations car il est très important pour le Gouvernement d'être éclairé sur ce point.

Le préfet coordonnateur du plan national d'actions sur le loup, Pascal Mailhos, vient d'annoncer que la France comptait vraisemblablement plus de 500 loups dans ses massifs. L'ONCFS révélera les chiffres dans les semaines qui viennent.

Mme Émilie Bonnard. 12 000 animaux tués !

M. Didier Guillaume, *ministre*. Au vu de ces chiffres, nous considérons que le loup n'est plus une espèce en voie de disparition, ce qui est une bonne nouvelle pour la biodiversité que nous défendons tous.

En revanche, la prédation atteint un niveau hors du commun : 12 000 animaux ont été tués – c'est absolument anormal. Nous devons donc apporter un soutien fort et entier aux éleveurs. Entre le prédateur et l'éleveur, je choisirai toujours l'éleveur. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM, MODEM et LR.*)

M. Christian Hutin. L'éleveur vote, le prédateur ne vote pas !

M. Jean-Paul Lecoq. Alors arrêtez vos grands discours sur la biodiversité !

M. Didier Guillaume, ministre. Le bien-être de l'éleveur est une priorité. C'est la raison pour laquelle nous portons le nombre de prélèvements autorisés de 10 à 17 % et nous augmentons le niveau d'indemnisation. Nous allons créer des zones à l'intérieur desquelles la chasse sera autorisée afin d'empêcher la présence d'un seul loup à proximité des troupeaux.

Vous avez raison, il faut avancer au niveau européen. Un groupe de travail réunissant plusieurs pays a été installé. Nous demandons à la Commission européenne de nous laisser plus de flexibilité dans la gestion du loup dès lors que celui-ci n'est plus une espèce en voie de disparition dans notre pays. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. Christian Hutin. Donnez des cartes d'électeur aux loups !

EMPLOI DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

M. le président. La parole est à M. Christophe Naegelen.

M. Christophe Naegelen. Madame la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées, il est de notre devoir à tous de travailler à plus d'inclusion mais surtout à mieux d'inclusion.

À cet égard, le succès du DuoDay est à saluer. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM, MODÈM et UDI-Agir. – M. Gilles Lurton applaudit également.)*

Dans les Vosges, ce ne sont pas moins de quarante-huit entreprises qui ont ouvert leurs portes à des personnes en situation de handicap, et pas moins de douze établissements et services d'aide par le travail – ESAT –, composés de professionnels et entourés de bénévoles, qui œuvrent à abaisser les barrières pour une meilleure inclusion. Il importe de saluer leur travail et de les assurer de notre soutien plein et entier.

Cependant, votre réforme de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés les inquiète, et cela pour plusieurs raisons : l'ambition de permettre à toutes les personnes, même lourdement handicapées, d'exercer une activité professionnelle en milieu de travail ordinaire est tout à fait louable mais les professionnels s'accordent à dire qu'elle n'est pas réaliste, car ces personnes ont besoin, à plus ou moins long terme, de la sécurisation et de l'encadrement offerts par les ESAT.

De plus, à ce jour, aucun financement supplémentaire n'est prévu pour accompagner les personnes handicapées dans le monde du travail. Enfin, la suppression de la possibilité, pour satisfaire à l'obligation d'emploi de travailleurs handicapés, de sous-traiter à des entreprises adaptées ou ESAT risque de mettre à mal ces établissements car les entreprises seront moins enclines à faire appel à eux.

Madame la secrétaire d'État, pourriez-vous rassurer les professionnels en levant les inquiétudes légitimes que je viens d'évoquer ? Pouvez-vous également préciser votre vision pour le secteur protégé dans les années à venir ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LaREM.)*

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des personnes handicapées.

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État chargée des personnes handicapées. Je connais votre investissement dans le secteur médico-social. Votre territoire accueille plus de 856 travailleurs en situation de handicap dans les ESAT. C'est un atout économique majeur.

La France a la chance de disposer d'une palette de ressources – ESAT, entreprises adaptées, entreprises ordinaires, emplois accompagnés – permettant d'offrir à toutes les personnes, en fonction de leurs besoins, la possibilité de travailler.

Je tiens à rassurer le secteur protégé. Muriel Pénicaud, Frédérique Vidal et moi-même étions ainsi présentes au salon handicap, emploi et achats responsables pour faire de la pédagogie sur la réforme.

M. Aurélien Pradié. C'est de la com !

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État. En effet, nous voulons à la fois privilégier l'emploi direct – je rappelle que 515 000 travailleurs en situation de handicap sont demandeurs d'emploi – en offrant l'accompagnement nécessaire, et favoriser les achats responsables en permettant de déduire directement le montant de ces achats de la contribution AGEFIPH – Association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées. D'après nos calculs, 25 millions d'euros supplémentaires pourraient ainsi être consacrés aux achats responsables. Je tiens à les rassurer, les secteurs protégés et adaptés font partie de l'écosystème que nous construisons pour offrir une palette de solutions adaptées aux travailleurs en situation de handicap.

M. Aurélien Pradié. C'est du baratin !

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État. Parallèlement, nous soutenons les entreprises au travers du dispositif d'emploi accompagné en permettant une déduction directe des prestations réalisées par les ESAT et les entreprises adaptées qui accompagnent les travailleurs handicapés souhaitant prendre des risques et aller travailler en milieu ordinaire.

Oui, c'est une réforme ambitieuse qui favorise en même temps l'emploi direct et les achats responsables tout en développant les prestations d'emploi accompagné. C'est un grand bouleversement. Nous serons présents aux côtés des entreprises. *(Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir et LaREM.)*

POLITIQUE DE LA FRANCE DANS LE BASSIN INDO-PACIFIQUE

M. le président. La parole est à M. Thomas Gassilloud.

M. Thomas Gassilloud. Madame la ministre des armées, « Il n'est pas nécessaire d'être un Kissinger pour voir les éléments constitutifs d'une confrontation mondiale prendre forme ici en Asie. [...] Ce n'est que le début. » Vous avez prononcé ces mots en anglais, samedi dernier, à Singapour, lors d'un sommet consacré aux questions de défense dans la région Indo-Pacifique. Accompagnée du porte-avions *Charles-de-Gaulle* et de son groupe aéronaval, vous avez notamment affirmé la volonté française que soit assurée la liberté de navigation dans la zone.

Au même moment, nous étions plusieurs parlementaires spécialistes du numérique, dont deux membres de la commission de la défense nationale et des forces armées, en déplacement officiel à Taïwan. Sur place, la pression des politiques hégémoniques chinoise et américaine est palpable. La guerre commerciale fait rage, affectant tous les pans de la société.

Pour la France, les enjeux dans la zone Indo-Pacifique sont vitaux. Un million et demi de nos compatriotes y vivent. On y trouve 460 000 kilomètres carrés de territoires nationaux, dont Mayotte, La Réunion, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française, pour ne citer que ceux-ci. Ils permettent à notre pays de disposer de la deuxième zone économique exclusive au monde. Les enjeux sont également majeurs pour notre économie : la région absorbe un tiers de nos exportations hors Union européenne et constitue un vivier exceptionnel d'innovations technologiques.

Forte de ses valeurs historiques, la France a une voix libre et utile pour contribuer à la stabilité de la zone. Nous pouvons être fiers d'avoir voté la loi de programmation militaire, qui nous permet de disposer de moyens à la hauteur des enjeux dans la région. Intimidation, terrorisme, piraterie ou crime organisé, toute action hostile à notre souveraineté est combattue par 7 000 soldats français déployés ou prépositionnés.

Néanmoins, nous devons rester vigilants. La multiplication des intimidations régionales témoigne d'une réalité grave : le bassin Indo-Pacifique menace de s'embraser. Pouvez-vous, madame la ministre, nous exposer la stratégie déployée par la France pour protéger ses intérêts et contribuer à la stabilité de cette zone ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre des armées.

Mme Florence Parly, ministre des armées. Monsieur le député, j'ai en effet participé samedi dernier, à Singapour, au Shangri-La Dialogue, conférence internationale consacrée à la sécurité dans la zone Indo-Pacifique. Au même moment, notre groupe aéronaval faisait escale dans ce même port, ce qui était une manifestation claire de notre engagement et de nos capacités de projection.

Je suis d'accord avec vous : la région est aujourd'hui en proie à des tensions croissantes. Vous l'avez dit, nous avons beaucoup à protéger : 1,6 million de nos concitoyens y vivent ; plus de 80 % de notre zone économique exclusive – qui est, je le rappelle, la deuxième au monde – y est située. C'est pourquoi, dans la lignée du discours prononcé l'année dernière par le Président de la République à Garden Island, en Australie, j'ai présenté la stratégie indo-pacifique de la France.

Celle-ci s'articule autour de cinq priorités. Premièrement, nous assurerons la sécurité de nos citoyens, de nos territoires et de nos intérêts. Deuxièmement, nous contribuerons à la sécurité des espaces régionaux entourant nos outre-mer par la coopération militaire et de sécurité. Troisièmement, nous préserverons un accès libre et ouvert non seulement aux espaces communs, mais également aux voies de communication maritimes. Eh oui ! Nous continuerons à naviguer en mer de Chine, au moins deux fois par an. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM.*) Quatrièmement, nous participerons, dans un cadre multilatéral, avec nos partenaires, au maintien de la stabilité de la région. Enfin, nous tirerons les enseignements des catastrophes naturelles qui ont frappé, récemment encore, ces territoires.

Nous mettrons tout cela en œuvre en nous appuyant sur nos partenaires stratégiques, en particulier l'Inde et l'Australie. La France n'est ni alignée ni intimidée. Elle continuera à faire entendre sa voix, pour promouvoir la paix et le respect du droit. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM.*)

BRITISH STEEL

M. le président. La parole est à M. Brahim Hammouche.

M. Brahim Hammouche. Monsieur le ministre de l'économie et des finances, nous n'avons pas fini de parler des conséquences néfastes du Brexit, notamment dans le domaine industriel. Le Brexit a entraîné dans son sillon la liquidation de British Steel au Royaume-Uni. L'aciérie Ascoval, récemment reprise par la société Olympus Steel, et le site de British Steel à Hayange-Nilvange ne sont certes pas inclus dans le périmètre du redressement britannique, mais n'en sont pas moins touchés de manière indirecte par cette restructuration.

À Hayange-Nilvange, deux conséquences inquiètent les 500 salariés et intérimaires du site et les 1 200 employés des prestataires.

Il s'agit, d'une part, de l'approvisionnement en blooms, ces longues barres d'acier nécessaires à la production des 320 000 tonnes de rails que l'entreprise fournit à des clients, non seulement en France, principalement à la SNCF, mais aussi dans le monde entier. Or, à ce jour, ce site renommé pour son acier high-tech, qui déborde de commandes, n'a de garantie d'approvisionnement en acier que pour un mois. En attendant qu'Ascoval fournisse cet acier, comme nous l'espérons tous – ce sera au mieux dans dix-huit mois –, tout doit être fait pour abonder une réserve qui rassure les clients, les prestataires et les salariés.

D'autre part, en cas de difficultés temporaires d'approvisionnement, les salariés doivent pouvoir bénéficier d'un recours effectif au dispositif d'activité partielle.

Je vous sais attentif, monsieur le ministre, au maintien de ce fleuron sur notre territoire. Ce centre d'excellence en transformation des aciers pour l'automobile, l'industrie et l'emballage fait la fierté de nos territoires et de ses travailleurs. J'ai pu apprécier la qualité des échanges avec l'ensemble des acteurs du dossier, que j'ai rencontrés depuis quinze jours : la direction du site, l'intersyndicale de l'entreprise et les services de l'État, notamment le délégué interministériel compétent.

Monsieur le ministre, je vous demande, devant la représentation nationale, de dissiper les confusions dans ce dossier et de nous faire un point d'étape qui témoigne de la pleine et entière mobilisation de l'État et de son soutien pour conforter une industrie de pointe au cœur de la vallée de la Fensch. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie et des finances.

M. Bruno Le Maire, ministre de l'économie et des finances. Monsieur le député, je vous confirme que nous continuerons à tout faire, comme c'est le cas depuis des mois, pour préserver les sites et les emplois industriels chez vous, en Moselle, comme nous l'avons fait dans le Nord, pour Ascoval. Nous le devons aux salariés et aux ouvriers, qui font preuve d'un sens des responsabilités exceptionnel, que je tiens à saluer. En outre, l'intérêt stratégique de la France est de garder des capacités sidérurgiques de haute qualité, aussi bien en Moselle que dans le Nord.

Il y a trois sujets différents. Le premier, c'est la situation de British Steel au Royaume-Uni ; 4 000 emplois sont menacés. C'est, vous l'avez parfaitement dit, la conséquence directe du Brexit. Les commandes passées à British Steel se sont effondrées, tout simplement parce que les clients se disent que l'acier ne pourra plus être exporté vers le marché unique

européen, à moins qu'ils ne paient des droits de douane qui risquent d'être trop élevés. En conséquence, la situation de British Steel au Royaume-Uni s'est elle-même effondrée.

Le deuxième sujet, ce sont, évidemment, les conséquences pour le site d'Ascoval. À ma demande, des repreneurs de British Steel se sont rendus hier sur le site, où ils ont rencontré les salariés. Ils ont confirmé les investissements financiers qu'ils voulaient y réaliser et ont apporté de nouvelles commandes. Je continue à croire à cette reprise. Nous veillons quotidiennement sur ce dossier, pour garantir la pérennité du site d'Ascoval. Je salue, là encore, le sens des responsabilités des salariés, et celui des élus locaux, au premier rang desquels le président de la région des Hauts-de-France, Xavier Bertrand.

Enfin, il y a le site de Hayange, particulièrement performant et stratégique pour la France, puisqu'il produit les rails de chemin de fer. Nous y veillerons, quel que soit le repreneur qui se présentera. Je pense que nous pouvons, à terme, envisager la constitution d'un groupe autour d'Ascoval – qui fournira la matière première –, du site de Hayange – qui réalisera les rails de chemin de fer de haute qualité – et du site néerlandais. Cela forme un ensemble tout à fait cohérent, rentable, qui représente l'avenir de l'aciérie dans notre pays. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM. – M. Jean Lassalle applaudit également.)*

REMBOURSEMENT DES MÉDICAMENTS HOMÉOPATHIQUES

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne.

M. Jean-Paul Dufrègne. Madame la ministre des solidarités et de la santé, alors que les pouvoirs publics ont lancé une réflexion sur le déremboursement du médicament homéopathe et que la Haute autorité de santé vient d'adopter un projet d'avis sur un éventuel déremboursement, au motif qu'on manquerait de preuves quant à son efficacité, de nombreux citoyens nous ont apporté leur témoignage. Pour beaucoup d'entre eux, le médecin homéopathe qui, rappelons-le, a prêté le serment d'Hippocrate, est aussi leur médecin traitant, qu'ils consultent en première intention à chaque fois qu'ils ont un problème de santé. Les traitements homéopathiques prescrits permettent des améliorations aussi bien dans les situations aiguës que concernant des pathologies chroniques et ce, sans effet indésirable. De surcroît, les patients concernés, paient, comme tous les autres, leurs cotisations sociales. Aussi ces citoyens considèrent-ils que le maintien du remboursement des médicaments homéopathiques se justifie pleinement.

Par ailleurs, le déremboursement serait un coup dur pour les laboratoires concernés. Dans ce secteur économique, l'inquiétude est grande. Plusieurs centaines d'emplois seraient menacés en France.

Pour toutes ces raisons, il est nécessaire de réfléchir à la constitution d'un pôle public du médicament.

Madame la ministre, l'homéopathie est appréciée des Français : 72 % croient en ses bienfaits. Face à la crainte du déremboursement, une pétition a été lancée, laquelle rassemble à ce jour plus de 500 000 signataires. Pouvez-vous nous faire part de votre position dans ce débat ? L'homéopathie va-t-elle être déremboursée en France, et, dans l'affirmative, que répondez-vous aux Français qui ont fait ce choix pour se soigner, ainsi qu'aux salariés inquiets ?

(Applaudissements sur les bancs du groupe GDR, ainsi que sur plusieurs bancs du groupe SOC. – M. Pacôme Rupin applaudit également.)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. L'évaluation de l'homéopathie est parfaitement justifiée dans la mesure où elle dispose, depuis les années 1960, d'un statut et d'un régime dérogatoires. Le débat sur le maintien du remboursement existe de longue date. Réévaluer les stratégies thérapeutiques remboursables permet de garantir au patient des soins pertinents. Il est normal que les médicaments homéopathiques y soient également soumis, comme toute autre spécialité.

La question qui est aujourd'hui posée n'est pas celle de l'interdiction de l'homéopathie, mais de son remboursement par la solidarité nationale. Le remboursement des médicaments, en France, est régi par un principe fort : sont prises en charge les thérapies ayant un effet scientifiquement prouvé. C'est pour cette raison qu'Agnès Buzyn a saisi la Haute autorité de santé le 1^{er} août dernier. La commission de la transparence, instance collégiale, scientifique et indépendante interne à la Haute autorité, regroupe cliniciens, membres d'associations de patients et d'usagers. Elle a fondé son évaluation sur les preuves disponibles. Elle a pris appui sur l'analyse de la littérature nationale et internationale – soit plus de 800 études et recommandations françaises et internationales identifiées –, les données déposées par les trois laboratoires concernés, mais aussi les contributions des parties prenantes – professionnels de santé et patients – provenant de l'appel à contributions mené à la fin de l'année 2018. Il convient d'attendre désormais l'avis définitif de la commission de la transparence, qui devrait être disponible d'ici l'été. En effet, à ce stade, l'avis est provisoire, et les laboratoires peuvent formuler des observations.

Enfin, je souhaiterais vous rassurer en vous indiquant que le Gouvernement est sensible au sujet de l'emploi. Certains territoires craignent que le déremboursement ne fasse peser une menace pour l'emploi, et nous entendons leurs inquiétudes.

M. le président. Veuillez conclure, madame la secrétaire d'État !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Mais je tiens à le redire : ne nous trompons pas de débat, nous ne sommes pas en train d'interdire l'homéopathie. Même en cas de déremboursement, les industriels continueront à produire, à vendre sur le territoire national comme à l'international. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME EN CORSE

M. le président. La parole est à M. Paul-André Colombani.

M. Paul-André Colombani. Madame la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, je souhaite alerter le Gouvernement sur les graves risques d'atteinte à l'ordre public liés à l'activité des exploitants de plage en Corse. Si les paillotes de plage sont une pratique ancienne, celle-ci s'est dégradée pour aboutir à des occupations abusives du domaine public, que je ne cautionne pas. Mais cela n'aurait pas été possible sans un laxisme des services de l'État, qui ont laissé perdurer depuis quarante ans ces pratiques. L'apaisement de la société corse que j'appelle de mes vœux ne peut consister en une régularisation unilatérale, abrupte et coercitive, que l'on choisit

opportunément de mener en début de saison pour lui donner un écho médiatique, en instrumentalisant l'action des gendarmes. Ces régularisations soudaines ne concernent pas tous les contrevenants, ce qui laisse la porte ouverte à l'arbitraire ; ainsi, soixante-trois exploitants de paillotes en situation irrégulière, connus des services de l'État, se sont-ils vu accorder des AOT – autorisations d'occupation temporaire –, notamment de grands groupes comme Accor ou le Club Méditerranée. (*« Eh oui ! » sur les bancs du groupe LT.*) Soit on autorise tout le monde, soit on n'autorise personne !

L'urgence de la situation impose une reprise du dialogue entre le représentant de l'État, la collectivité de Corse et les acteurs de terrain. Les paillotiers eux-mêmes sont désireux de se conformer à la loi et appellent à l'application d'une charte de bonnes pratiques. Le président du conseil exécutif y a invité le représentant de l'État et se tient à l'écoute, en tant que représentant légitime des Corses. Cette méthode suppose un dispositif transitoire afin de se conformer au PADDUC – plan d'aménagement et de développement durable de la Corse : elle ne consiste pas à céder sur les protections qu'offre ce document d'aménagement. Soumettre la collectivité de Corse à un chantage pour réviser le PADDUC en utilisant la survie des paillotiers comme monnaie d'échange n'est pas acceptable. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe LT.*) Ces derniers doivent se mettre en règle, mais sans servir de boucs émissaires au profit d'intérêts poussant à détricoter le PADDUC.

Madame la ministre, que le Gouvernement laisse le PADDUC en paix et qu'il invite les paillotiers à se conformer à la loi, mais de façon progressive, concertée et pacifique, à l'issue d'un moratoire. (*« Très bien ! » et applaudissements sur les bancs du groupe LT. – M. Serge Letchimy applaudit également.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Mme Jacqueline Gourault, ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. En Corse comme dans de nombreux départements littoraux, l'État a arrêté une stratégie de gestion du domaine public maritime naturel qui tient compte des enjeux des milieux naturels, de l'accès au public et de l'érosion du trait de côte. À moyen terme, l'objectif est, bien sûr, de développer des espaces, des concessions de plage qui permettent d'offrir de la visibilité aux professionnels du tourisme en respectant les sites, en particulier leur valeur patrimoniale.

À court terme, le classement de certaines plages, dans le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse, en « plages naturelles fréquentées » ne permet plus, en l'absence d'un PLU – plan local d'urbanisme –, l'exercice de certaines activités, comme la location de matelas ou les activités nautiques. Ce point a été confirmé par la cour administrative d'appel de Marseille en mars 2019. Pour ces raisons, soixante-neuf autorisations d'occupation temporaire – AOT – ont été refusées en 2018 et soixante-dix l'ont été cette année. L'action des services de l'État en la matière est donc constante.

À titre transitoire, enfin, les représentants de l'État en Corse ont renouvelé pour 2019 les autorisations d'occupation temporaire des pétitionnaires qui avaient tenu leurs engagements les années précédentes, ceci dans l'attente, monsieur le député, d'un travail collectif, que je souhaite naturellement engager, entre l'État, les maires et la collecti-

tivité de Corse. Il doit permettre, d'ici 2020, d'une part, d'envisager l'exercice de certaines activités en retrait du domaine public maritime...

M. le président. Veuillez conclure, madame la ministre !

Mme Jacqueline Gourault, ministre. ..., d'autre part, de développer les concessions de plage et d'élaborer des plans locaux d'urbanisme qui pourront être compatibles avec le PADDUC. Ce délai permettra également à la collectivité de Corse d'évaluer les dispositions actuelles du PADDUC au regard des équilibres recherchés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures vingt, sous la présidence de Mme Carole Bureau-Bonnard.*)

PRÉSIDENCE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

4

MOBILITÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités (n^{os} 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

DISCUSSION DES ARTICLES (suite)

Mme la présidente. Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 11 portant article additionnel après l'article 2.

Après l'article 2 (suite)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 11.

M. Vincent Descoeur. Ce nouvel amendement sur le télétravail a pour objet d'attribuer la cotisation foncière des entreprises, dite CFE, à la commune ou à l'établissement public de coopération intercommunale accueillant les télétravailleurs. L'objectif poursuivi, identique à celui des amendements que j'ai défendus hier, est d'accompagner le développement du télétravail. Le présent amendement vise les collectivités qui aménagent des tiers lieux pour faciliter l'accueil des télétravailleurs, le télétravail étant la seule manière de lutter efficacement contre les déplacements, voire de les éviter. Il présente en outre l'avantage de contribuer à un aménagement plus équilibré du territoire.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Votre amendement s'inscrit dans la longue discussion que nous avons eue hier sur le télétravail : il ne vous étonnera donc pas que j'y sois défavorable. Il aboutirait en effet à affecter une partie d'une recette fiscale à des communes au motif que des salariés en télétravail y résident. Or les salariés en télétravail le sont en général un ou deux jours par semaine, pas plus,...

M. Fabrice Brun. Pas toujours !

M. Bruno Millienne, rapporteuret ont donc bien besoin des transports les autres jours de la semaine. De plus, on peut être en télétravail à son domicile ou dans un lieu distinct – tiers lieu, espace de coworking.

M. Fabrice Brun. « Travail collaboratif », c'est bien aussi !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Quelle serait alors la commune concernée par l'avantage fiscal ? La commune où habite le salarié, ou bien celle où il accomplit son télétravail ? À mon sens, cet amendement est inopérant, voire non pertinent ; avis défavorable.

M. Fabrice Brun. C'est un jugement sévère.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le mécanisme de répartition de la CFE que vous envisagez me paraît extrêmement compliqué à mettre en œuvre, les salariés n'ayant recours aux espaces de coworking qu'à temps partiel. Cette proposition ne va donc pas du tout dans le sens de la simplification de la fiscalité souhaitée par le Gouvernement. Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Je ne suis bien sûr ni convaincu, ni satisfait. Si j'ai tenu à présenter à nouveau cet amendement, c'est parce qu'à l'heure où nous nous inquiétons des mobilités, le télétravail reste le grand oublié de ce projet de loi.

(L'amendement n° 11 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Pauget, pour soutenir l'amendement n° 105.

M. Éric Pauget. Le développement du télétravail est un sujet qui me tient également à cœur car, dans ma circonscription, la technopole de Sophia Antipolis se prête particulièrement bien à ce mode d'organisation du travail. Le présent amendement a pour objet une modification du code du travail qui permettrait, de manière occasionnelle et à l'issue d'une négociation entre l'employeur et le salarié, de recourir plus facilement au télétravail en cas de grève dans les transports en commun.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Votre amendement est satisfait car il est déjà possible pour les salariés de convenir avec leur employeur de recourir au télétravail en cas de grève des transports. Je vous demande donc de retirer votre amendement ; à défaut, l'avis est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, cet amendement est satisfait. J'en profite pour rappeler que les ordonnances de l'automne 2017 ont largement assoupli la possibilité de recours au télétravail. Plus de 2 000 accords ont ainsi été recensés par le ministère du travail depuis l'adoption des ordonnances, démontrant qu'il existe une dynamique importante. Parmi ces accords, plusieurs prévoient le recours au télétravail en cas de grève des transports. En outre, à la suite de la publication de ces ordonnances, tout salarié peut demander à bénéficier du télétravail dans son entreprise. Cet amendement est donc satisfait et je vous confirme que le Gouvernement encourage le recours au télétravail.

(L'amendement n° 105 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Pauget, pour soutenir l'amendement n° 104.

M. Éric Pauget. Le présent amendement a également pour objet de modifier le code du travail pour développer le télétravail. Il s'agirait, à l'issue de négociations, de permettre le développement de ce mode d'organisation du travail lorsque l'entreprise se situe dans une zone connaissant une forte densité de trafic routier et ne disposant pas de transports en commun suffisamment adaptés.

M. Jean-Yves Bony. C'est gagnant-gagnant.

M. Fabrice Brun. Le meilleur trajet est celui qu'on ne fait pas !

(L'amendement n° 104, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 2 bis

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Rabault.

Mme Valérie Rabault. L'article 2 bis a été ajouté au projet de loi initial par un amendement du rapporteur adopté au Sénat. Tous les territoires ne sont pas logés à la même enseigne : certains ont des grandes entreprises, d'autres non. Les premiers peuvent bénéficier du versement transport, désormais appelé versement mobilité, contrairement aux territoires dépourvus d'entreprises. L'amendement proposé au Sénat, devenu un article, est très important car il a pour objet de reverser une part de la TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – aux communautés de communes n'ayant pas de grandes entreprises susceptibles de payer le versement transport.

Nous entendons dire que le Gouvernement voudrait supprimer cet article ; je ne sais si cela est vrai. Toujours est-il, madame la ministre, qu'il faut penser une équité entre les territoires. Certains ont des besoins mais n'ont pas d'entreprises : ils ne perçoivent donc pas de versement mobilité. Dès lors, nous pouvons voter tout ce que nous voulons ici : s'il n'y a pas d'entreprise, aucun financement ne suivra. Il est donc absolument nécessaire que ce texte de loi assure une forme d'équité. Vous pouvez employer les moyens que vous souhaitez ; celui-ci vous est proposé par le Sénat. Il est important qu'il soit maintenu pour assurer une

équité entre les territoires ayant des besoins et ceux qui en ont moins, entre ceux ayant des entreprises et ceux qui n'en ont pas.

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je suis inquiet et vous seule, madame la ministre, pouvez m'empêcher de l'être. Nous avons eu cette nuit un débat passionnant sur le versement mobilité et sur le financement de cette compétence que nous souhaitons confier à des territoires de proximité. Chacun est d'accord sur le fait qu'il ne faut pas pérenniser la situation actuelle, à savoir l'absence d'autorité organisatrice de transport dans certains territoires, car elle ne permet pas d'atteindre les objectifs que nous avons fixés pour l'accompagnement de celles et ceux qui n'ont pas d'autre choix, pour se rendre à leur travail, que de prendre leur voiture.

Nous devons faire en sorte également que de nouvelles mobilités émergent – mobilités actives, liées à l'autopartage, au covoiturage, etc. Nous avons besoin qu'une autorité s'engage, dans un maillage de proximité, pour entraîner avec elle nombre d'acteurs.

Mais tout cela coûte de l'argent. Il y a ce versement mobilité mais force est de constater que, comme vient de l'énoncer Valérie Rabault, tous les territoires ne sont pas logés à la même enseigne.

Des métropoles exercent d'ores et déjà la compétence transport – elles auront demain la compétence mobilité. Cela ne leur pose pas de grandes difficultés : elles ont organisé le financement grâce aux moyens qu'elles ont déployés pour créer par exemple des lignes de transport régulier ou d'autres types de transport.

Il est vrai que, hors métropoles et agglomérations, dans des territoires que je n'ose qualifier d'interstitiels, on trouve parfois des zones sous-denses dont le tissu industriel et économique ne permet pas d'imaginer qu'ils puissent utiliser le versement mobilité pour obtenir suffisamment de moyens afin de mettre en place des lignes de transport régulier de passagers ou d'autres types de mobilité. Il est donc important d'accompagner ces collectivités pour qu'elles exercent pleinement leur compétence.

Nous souhaitons tous que la région ne soit pas seule à agir. Il faut que des petites intercommunalités et des communautés de communes s'engagent dans cette logique.

Nous nous sommes interrogés cette nuit sur l'opportunité d'utiliser le versement mobilité à plein régime. Il peut en effet décourager les entreprises à s'installer dans un territoire. On voit ainsi se développer des zones artisanales ou industrielles autour des grandes agglomérations et des métropoles, dans des territoires où n'existe pas de versement transport. Des entreprises se trouvent ainsi très proches des métropoles sans avoir à régler le versement transport. Mais, comme l'ont rappelé M. Hubert Wulfranc et M. Jean-Paul Lecoq, nous savons aussi que la présence d'infrastructures, en particulier de services publics de transports en commun, détermine l'attractivité d'un territoire et conduit les entreprises à s'y installer. Le versement transport a d'ailleurs été créé dans les années 1970 afin que des engagements financiers permettent de créer ces infrastructures.

Dès lors que l'on ne peut pas utiliser le versement mobilité à « plein régime », on voit bien que des financements complémentaires sont nécessaires, en particulier ceux issus de la

TICPE. Hier soir, notre collègue Dominique Potier a rappelé les ordres de grandeur : 14 milliards d'euros de recettes liées à la TICPE ne sont pas affectés aux transports. Il serait parfaitement légitime qu'une fraction des recettes de la TICPE abonde les budgets des territoires qui voudront volontairement s'engager afin de devenir une autorité organisatrice des mobilités. C'est le sens de l'article 2 bis.

J'insiste sur cet important article, mais il n'épuise pas la discussion que nous ne manquerons pas d'avoir au fil des débats sur la question du financement. Vous nous avez dit, madame la ministre, que beaucoup de ces questions seraient réglées à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances – c'est vrai. Malgré tout, l'ensemble des collègues intéressés ont besoin d'y voir un peu plus clair et d'entendre ici même vos explications et les éléments qui permettront d'apprécier au mieux la réalité de vos engagements.

Sachez aussi que les territoires s'interrogent. Je connais des communes et des communautés de communes qui se disent : « Pourquoi pas ? » Pourquoi ne pas agir concrètement en faveur des mobilités. Encore faut-il, pour pouvoir le faire, qu'ils sachent comment ils paieront l'addition. Parce que nous vivons plutôt une période de raréfaction de l'argent public, nous sommes en droit de nous interroger sur la façon dont on trouvera l'argent nécessaire. J'imagine mal que les communautés de communes ou même les communes s'engagent aujourd'hui dans des augmentations d'impôt. Pis, j'imagine mal les régions, qui jouent en second ressort, se lancer dans cette dynamique alors que le poste transport est déjà important dans leur budget – c'est le premier budget dans de nombreuses régions et, souvent le second, et sa place ne fera qu'aller en augmentant, ne serait-ce qu'en raison du transport ferroviaire.

Madame la ministre, vous devez vraiment nous donner des éléments qui nous permettront de ne pas être inquiets, et il faut, surtout, que vous adressiez un signal positif aux territoires qui souhaiteraient s'engager pour devenir demain des autorités organisatrices de la mobilité.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. La question du financement des autorités organisatrices est en effet centrale puisqu'il y va de l'efficacité même de cette loi dans l'ensemble de notre territoire. Je rappelle l'objectif de ce texte : qu'il n'y ait plus de zones blanches sur le territoire national.

Pour ce qui concerne les autorités organisatrices disposant d'un service de transport régulier déjà organisé, le versement mobilité permet de financer ces services de mobilité. Nous en avons déjà assez parlé hier. Ce versement est autant loué que critiqué, ce qui permet sans doute de dire que l'équilibre est plutôt correct.

Je rappelle simplement, en réponse à des propos entendus hier, que le versement mobilité ne s'applique qu'aux entreprises de onze salariés et plus. Autrement dit, le boulanger qui n'emploie que deux ou trois salariés ne paie pas de versement mobilité. Et puis, s'il est un fardeau et une charge, ce versement est aussi un critère d'attractivité. Les entreprises nous le disent : elles ont souvent du mal à recruter en raison d'un manque d'attractivité. Or la mobilité, c'est l'attractivité pour le territoire, et également pour les entreprises. On a donc besoin de mobilité partout ; il faut partout disposer d'une alternative à la voiture.

Il y a aussi le cas de figure d'autorités organisatrices plus petites, sur des territoires plus diffus, qui n'organiseront vraisemblablement pas de services de transport régulier, et qui ne pourront pas lever de versement mobilité. Le Sénat a ouvert une voie à une solution en se fondant sur la TICPE. À titre personnel, je trouve dommage de s'enfermer dans une logique de refus lorsque vient ce sujet – des amendements de suppression ont été en particulier déposés par la commission des finances et par M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois. Je rappelle que l'on a déjà versé de la TICPE pour des infrastructures : il semble un peu plus logique de le faire pour financer des autorités organisatrices pour des territoires ruraux qui ne disposent pas de service de transport régulier là où il y a besoin d'organiser une politique de mobilité et de proposer une alternative à la voiture.

Nous proposons néanmoins de supprimer l'article 2 bis, mais il faudra trouver des financements qui sont le nerf de la guerre. Madame la ministre, pouvez-vous nous rassurer concernant le financement des autorités organisatrices de la mobilité dans nos territoires ruraux où aucun transport régulier ne sera organisé ?

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Madame la ministre, je vous ai déjà interpellée en commission sur le sujet que vient d'évoquer mon collègue Damien Pichereau. Partout en France, dans nos circonscriptions, il y a des territoires ruraux qui connaissent un chômage élevé, où il y a peu d'industries, et dans lesquels, aujourd'hui, les intercommunalités concernées n'ont les moyens de récupérer la compétence transport.

La région est censée exercer cette compétence, mais, par définition, elle travaille sur un espace vaste alors que la proximité et le local constituent le meilleur échelon de l'action. Dans ces territoires – je pense par exemple, dans ma circonscription, aux Carmausins et aux Cordais –, on ne peut pas mettre en place un service public de transport, d'une part, parce qu'il ne serait pas rentable, d'autre part, parce qu'il ne constitue pas la solution évidente et qu'il faut sans doute trouver les clés d'une autre mobilité.

Dans ces conditions, comment ne pas pénaliser ces territoires ? Quelle solution pour que les intercommunalités exercent malgré tout la compétence mobilité ? Elles le méritent au nom de l'équité sur le territoire. À défaut, elles ne prendront pas la compétence mobilité, et les territoires oubliés le resteront. Madame la ministre, je sais que ce problème vous tient à cœur. J'espère que vous pourrez nous apporter une réponse.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, nous vous l'avons dit : votre projet de loi manque un peu d'ambition. Nous pouvons toutefois nous retrouver sur un certain nombre de points, en particulier sur toutes les mesures techniques.

Elles permettront finalement une organisation possible de la mobilité sur tous les territoires, puisqu'ils seront tous couverts. Hélas ! cette possibilité en restera une si les financements nécessaires ne suivent pas. C'est un véritable problème.

Vous pourriez donner une véritable force à votre texte en accompagnant les territoires qui le souhaitent dans le financement de leur mobilité. Mais ce n'est pas ce que vous faites. Ainsi la partie de TICPE qui aurait pu être reversée aux collectivités intercommunales est menacée. Pourtant, la TICPE représente des recettes importantes de l'État, de mémoire de 35 à 37 milliards d'euros. Certes, une partie de son produit part déjà vers les collectivités locales, mais elle est englobée dans les recettes traditionnelles et les budgets généraux. Une autre partie aurait mérité d'être spécialement consacrée à la mobilité des zones rurales et des zones peu denses.

J'en profite aussi pour vous dire qu'une troisième partie pourrait être mobilisée plus fortement pour les grandes infrastructures. Vous avez souvent opposé la mobilité rurale et la mobilité du quotidien avec les grandes infrastructures, en nous expliquant que le tout-TGV, choisi il y a quelques décennies, avait contribué aux difficultés du moment. Nous ne le pensons pas, car nous considérons que le TGV donne aussi l'occasion d'irriguer le territoire national. Je pense que beaucoup de pays nous l'envient. Nous revendiquons le TGV ; nous revendiquons la poursuite et la fin d'un certain nombre de chantiers TGV, et nous revendiquons la permanence de nouvelles opérations sur notre territoire – là où il y a de nouvelles opérations, il y a de la modernisation. Pour tout cela, il est impératif de mobiliser une partie de la TICPE.

Vous me direz que, chaque fois que l'on donne de la TICPE aux collectivités, chaque fois que l'on en donne aux grandes infrastructures, l'État se prive d'une recette budgétaire connue. Il faut que l'État prenne ses responsabilités. Il faut en particulier qu'il fasse un certain nombre d'économies. Nous avons voté, il y a quelques mois, en faveur de la constitution d'agences diverses. Ma collègue Valérie Lacroute vous a par exemple proposé en commission – et elle continuera à vous le proposer – de supprimer l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, dont les frais de fonctionnement sont quasiment d'un million d'euros alors qu'aujourd'hui, c'est une chambre d'enregistrement. Nous pourrions trouver des gisements d'économies qui permettraient de dégager un argent qui, nous semble-t-il, serait mieux utilisé en faveur des mobilités du quotidien en zone rurale et des investissements lourds dont notre pays a besoin.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Sermier, pour la clarté de nos débats, je vous rappelle que la programmation qui est proposée dans le projet de loi prévoit 4 milliards d'euros de plus que ce qui était réalisé par le passé...

Mme Danielle Brulebois. Tout de même !

M. Jean-Marie Sermier. « Elle prévoit », mais ce n'est pas financé !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Elle prévoit aussi d'en finir avec l'abandon des infrastructures de transports du quotidien, résultat des décennies précédentes. (*Murmures sur les bancs du groupe LR.*)

Comme l'a rappelé M. Damien Pichereau, l'ambition du projet de loi est de doter chaque territoire d'une collectivité responsable ayant à la fois la volonté et la capacité d'agir. Pour ce faire, le texte encourage les 1 250 intercommunalités à fiscalité propre à exercer la compétence mobilité, compétence qui peut notamment trouver sa traduction dans de

nouveaux services, en particulier dans les territoires peu denses où les transports collectifs tels qu'on les connaissait jusqu'à présent ne sont pas adaptés.

Dans le même temps, vous aurez noté que le projet de loi sanctuarise et préserve l'actuel versement transport. Il devient le versement mobilité dans sa fonction première qui est donc d'être fléchi vers l'organisation de transports collectifs réguliers. Cet impôt ne doit pas être fragilisé par une baisse de son acceptabilité par les acteurs économiques. Cela conduirait à fragiliser le financement de l'ensemble des autorités organisatrices en France. Dès lors, la question se pose effectivement des ressources des communautés de communes qui souhaitent développer des bouquets de services de qualité : covoiturage, autopartage, initiatives de mobilité solidaire... Il s'agit évidemment d'une question essentielle à laquelle votre assemblée est, comme le Sénat, légitimement et particulièrement attentive.

Je veux répéter très clairement que le Gouvernement s'est engagé à donner des moyens adaptés à ces autorités organisatrices de la mobilité. Les réflexions se poursuivent actuellement pour répondre aux ambitions du projet de loi, tout en s'inscrivant dans le cadre des évolutions à venir de la fiscalité locale à la suite, notamment, de la suppression de la taxe d'habitation. Je l'ai déjà indiqué en commission : le Gouvernement s'engage à traiter cette question dans le cadre de la prochaine loi de finances.

Pour aboutir à ce que nous souhaitons, à savoir faciliter l'émergence de solutions de mobilité accessibles dans l'ensemble de nos territoires et à l'ensemble de nos concitoyens, il convient d'être à la fois simple, exigeant et raisonnable.

Il convient d'être simple pour les employeurs comme pour les collectivités en s'appuyant sur un dispositif existant, en particulier en termes de fiscalité. Il ne peut être question de créer de nouvelles taxes : ce serait renforcer une complexité contraire à la démarche de rationalisation engagée par le Gouvernement.

L'une des hypothèses de travail est de baser cette ressource complémentaire sur la cotisation foncière des entreprises, en autorisant les intercommunalités à faire évoluer en dérogeant aux règles de lien le taux sur les entreprises et sur les ménages. Cette possibilité de faire évoluer plus facilement la CFE sans toucher aux impôts des ménages pourrait être accordée sur plusieurs années, pour permettre d'accompagner la montée en compétence des communautés de communes et le déploiement progressif des services de mobilité.

Il convient par ailleurs d'être exigeant en matière d'utilisation de l'impôt. Je souhaite que les règles de transparence introduites par le projet de loi pour l'usage du versement mobilité s'appliquent, à savoir une justification des taux majorés de CFE qui seraient retenus lors des délibérations des intercommunalités à partir de projets de mobilité précis. Par ailleurs, le dialogue devra être permanent au sein des comités des partenaires associant employeurs et habitants dans chaque territoire, ainsi que les acteurs que les autorités organisatrices jugeront pertinent d'associer.

Il convient enfin d'être raisonnable dans les charges qui pèsent sur nos entreprises, notamment dans ces territoires parfois plus fragiles, tout en assurant une équité de traitement entre les communautés de communes et les grandes aires urbaines. Dans cette perspective, le cadre de la CFE, qui intègre déjà de nombreux dégrèvements et exonérations au niveau national et local, permet de ne pas fragiliser les petites

entreprises. D'autre part, toute déliaison à la hausse du taux de CFE ne pourrait se faire qu'avec un taux maximal d'évolution. Enfin, une clause de revoyure à deux ou trois ans pour évaluer l'efficacité de la mesure en termes de développement des mobilités et son impact économique serait sûrement nécessaire.

Enfin, pour les territoires qui ne disposent que de faibles bases fiscales, deux options sont envisageables. D'une part, le projet de loi prévoit que les régions seront compétentes par défaut sur le territoire de toutes les communautés de communes qui n'auront pas délibéré pour prendre tout ou partie de la compétence mobilité. C'est une responsabilité importante pour les régions, mais mes nombreux échanges avec les présidents de région et avec Régions de France m'ont convaincue qu'elles seront au rendez-vous. Elles n'ont d'ailleurs pas attendu la loi pour lancer çà et là des dispositifs innovants, et si des solutions de mobilité doivent être pilotées au niveau local en proximité, notamment dans les territoires peu denses, ces territoires pourront demander une délégation à la région pour animer ces services.

Je comprends aussi l'attente de certaines communautés de communes, qui souhaitent disposer d'une marge de manœuvre budgétaire pour construire en propre des solutions de mobilité adaptées. Je sais aussi que près d'un tiers des salariés qui travaillent dans les métropoles habitent hors du territoire métropolitain, souvent dans des communautés de communes démunies de ressources fiscales. Une responsabilisation plus forte entre les métropoles, les régions et ces territoires quant à la prise en compte des mobilités me semble incontournable. Je sais que la mission ruralité mandatée par ma collègue Jacqueline Gourault travaille sur ces questions, et je ne doute pas que son rapport, qui doit être remis au Gouvernement à l'été, a vocation à faire des propositions face à ces situations, que nous pourrions également prendre en compte dans le cadre de la prochaine loi de finances. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. Sur les amendements identiques n^{os} 794, 899 et 1971, je suis saisie par le groupe Socialistes et apparentés d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je suis saisie de trois amendements identiques, n^{os} 794, 899 et 1971. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour soutenir l'amendement n^o 794.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Le débat porte sur l'opportunité de trouver des solutions pour financer de façon solidaire les mobilités dans les territoires ruraux ou à base fiscale réduite.

L'article 2 bis introduit par le Sénat attribue une fraction de la TICPE aux communautés de communes en complément du versement mobilité lorsque le rendement de celui-ci est inférieur au rendement moyen constaté pour les plus grosses autorités organisatrices de la mobilité.

L'adoption d'un tel mécanisme dans une loi ordinaire contrevient directement à la loi organique relative aux lois de finances, la LOLF ; c'est pourquoi la commission des finances de l'Assemblée nationale a adopté un amendement de suppression de cet article. C'est lors de l'examen d'un

projet de loi de finances que le Parlement pourra répondre de manière cohérente à l'enjeu des nombreuses communautés de communes pour lesquelles l'actuel versement transport ne constitue pas un levier de financement adapté.

Madame la ministre, je vous remercie d'avoir évoqué un certain nombre de chantiers que vous menez sur la CFE, sur le dialogue avec les régions, qui nous semblent être des pistes positives, mais il faudra définir ensemble une source de financement alternative, en cohérence avec la réforme de la fiscalité locale.

Je vous propose donc de supprimer le dispositif inadapté introduit par le Sénat.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, pour soutenir l'amendement n° 899.

M. Guillaume Vuilletet, *rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.* Chacun est convaincu qu'il faut trouver une source de financement, en particulier pour les territoires détendus, en déprise ou qui ont de faibles ressources fiscales. La question n'est pas là, et je vous remercie, madame la ministre, d'avoir détaillé très largement comment vous entendiez mener ce chantier, que ce soit au travers de la loi de finances, de la réforme de la CFE ou dans le dialogue avec les régions sur des pistes encore à élaborer.

Le dispositif voté par nos collègues du Sénat, qui vise à affecter une fraction de la TICPE à cet effet, est en effet inadapté : on ne peut pas être dans une vision à la découpe des taxes ni dans une affectation continue de ces taxes. Il faut une vision d'ensemble du financement solidaire de ces infrastructures et services que nous entendons développer, mais c'est au travers des pistes que vous avez évoquées et d'une réforme globale de la fiscalité locale qu'elles doivent s'entendre. C'est pourquoi la commission des lois vous propose de supprimer cet article.

Mme la présidente. La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement n° 1971.

M. Pacôme Rupin. Il faut absolument qu'on trouve un moyen de financement, de péréquation, de solidarité avec les territoires qui n'ont pas le potentiel fiscal pour financer des services de mobilité alors même qu'ils vont être autorités organisatrices. Faisons néanmoins attention. Aujourd'hui, les fonds récoltés grâce à la TICPE vont soit aux régions qui financent déjà des politiques de transport, soit à l'État pour investir dans les infrastructures dont tous les territoires ont besoin. Prendre une partie de la TICPE serait finalement réduire ces investissements dans la mobilité. Essayons plutôt de trouver une autre solution que la TICPE, à moins de vouloir l'augmenter, mais je crois qu'on a vu ces derniers temps que ce n'était pas une volonté partagée.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, *rapporteur.* Favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* Comme je l'ai indiqué, le Gouvernement s'engage d'ici la loi de finances et dans le cadre de la réflexion globale sur la fiscalité locale, en lien notamment avec la suppression de la taxe d'habitation, à apporter une réponse pour les intercommunalités qui souhaitent exercer la compétence mobilité avec une compétence

n'intégrant pas de service régulier. Par ailleurs, une réflexion est en cours au sein de la mission ruralité pour traiter la situation des territoires fragiles.

Dans ces conditions, je donne un avis favorable sur ces amendements de suppression.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Madame la ministre, je comprends parfaitement votre sincérité et votre souci d'accompagner les collectivités, mais permettez-moi plusieurs remarques.

Une fois de plus, vous renvoyez l'ensemble des acteurs au PLF alors que cela fait dix-huit mois que l'on travaille sur ce projet de loi d'orientation. Ce qui me gêne, c'est qu'alors que nous sommes en train d'imaginer tous les outils techniques qui vont permettre aux collectivités dans leur ensemble, régions comme EPCI, de régler la problématique des zones blanches et à nos concitoyens d'avoir de la mobilité sur l'ensemble du territoire, vous supprimez la possibilité de donner aux collectivités des moyens financiers supplémentaires. Cerise sur le gâteau, vous renvoyez aux collectivités la possibilité d'augmenter la CFE. Une fois de plus, les collectivités vont être obligées de lever un impôt supplémentaire alors que nous sommes en train de mettre en place une loi sur les mobilités. Il me semblerait plus légitime que ce soit l'État qui accompagne les collectivités dans la mise en place de ces mobilités.

En 2017, la TICPE rapportait 30 milliards d'euros ; 12 étaient destinés aux collectivités, 11 à l'État. En 2019, la TICPE va rapporter 37,7 milliards d'euros. Les collectivités auront 12,3 milliards d'euros. En revanche, l'État va passer de 11 à 17 milliards. C'est inadmissible, insupportable ! Une fois de plus, l'État s'en met plein les poches (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM.*) et oublie d'en donner une petite partie aux collectivités, alors qu'on leur demande de régler cette problématique des zones blanches ! C'est honteux ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. Sylvain Maillard. C'est nous, l'État !

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cette discussion est importante, d'autant que le financement de cette compétence est sans doute la clé de voûte de ce texte. Lorsqu'on cherche à aller plus loin, plus vite, sur la question des mobilités et à répondre à un certain nombre d'enjeux locaux, il faut non seulement transférer une compétence, mais également les moyens de l'exercer et d'atteindre les objectifs dont nous débattons depuis l'article 1^{er}.

Hier soir, lors de notre discussion sur le versement mobilité, dont chacun reconnaît aujourd'hui qu'il ne peut à lui seul couvrir l'ensemble des dépenses nécessaires pour atteindre les objectifs du transfert de la compétence mobilité, vous nous avez dit qu'il ne fallait surtout pas augmenter le versement mobilité, parce que cela risquerait de pénaliser les entreprises. Or voilà que vous nous annoncez qu'il faudra finalement recourir à la CFE, alors qu'elle pèse aussi sur les entreprises. Ce qu'il n'était pas possible de faire au travers du versement mobilité devient donc possible au travers de la CFE.

Je remarque que vous ne voulez pas qu'on touche aux recettes fiscales, mais que vous voulez bien qu'on augmente demain les impôts locaux...

Mme Valérie Lacroute. Exactement !

M. Jean-Marie Sermier. Qu'allez-vous faire de la cagnotte de 6 milliards ?

M. Christophe Bouillon. ...à moins que je vous aie mal compris – je voudrais bien qu'on précise ce point, parce qu'il est important.

En effet, actionner le levier de la CFE signifie augmenter les impôts locaux. En revanche, comme l'a parfaitement démontré notre collègue Valérie Lacroute, nous disposons avec la TICPE – sans créer de nouvelle taxe – de recettes dont le montant – 37 milliards d'euros – est impressionnant.

Mme Valérie Lacroute. Bien sûr !

M. Christophe Bouillon. Avec un tel rendement, nous avons de quoi envoyer un message clair aux communautés de communes qui souhaiteraient se saisir de cette compétence : elles pourraient disposer d'une partie de ces recettes, qui ne proviennent ni de l'augmentation ni de la création d'une taxe, afin de servir l'intérêt général, notamment dans des territoires qui sont plus fragiles que d'autres. C'est là une solution à portée de main. Vous avez dit cette nuit que c'était une question de choix, eh bien oui, j'en conviens ! En l'occurrence, celui-ci permettrait d'adresser un message positif aux territoires.

Il est un peu facile de transférer une compétence sans assurer une forme de compensation et de demander aux territoires de se débrouiller alors qu'ils seront jugés sur la manière dont ils se saisiront de cette compétence. Il n'est pas sérieux de leur demander d'augmenter les impôts locaux pour ce faire !

Vous avez évoqué l'horizon du projet de loi de finances. Pourquoi pas, mais vous l'obstruez dès lors qu'il est hors de question pour vous de toucher à la TICPE et que vous considérez que c'est la CFE qui sera mobilisée, point barre.

Vos propos témoignent d'une parfaite compréhension de la réalité territoriale, madame la ministre : la plupart des déplacements domicile-travail se font hors agglomérations ou hors métropoles. Pour répondre à la nécessité pressante de trouver des alternatives à l'utilisation des véhicules personnels pour aller travailler, les communautés de communes en périphérie ou à la lisière de ces territoires ont donc besoin d'avoir des lignes de transports de passagers régulières ou de promouvoir des solutions de covoiturage, voire d'autopartage. Pour cela, il faut des moyens, et ceux-ci doivent pouvoir être trouvés dans la solidarité nationale.

Sans doute trouverez-vous l'expression osée, mais le « ruissellement territorial » doit partir des moyens existants. Nous en avons avec la TICPE, au niveau de l'État : ils doivent aller vers les territoires qui souhaitent exercer cette compétence, notamment les plus fragiles d'entre eux.

M. Frédéric Reiss. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis.

Mme Anne-Laure Cattelot, *rapporteure pour avis.* Madame Lacroute, je vous invite à faire preuve d'un peu de mesure. Comment pouvez-vous prétendre que l'État « s'en met plein les poches » alors que notre dette s'élève à 2 200 milliards ?

M. Sylvain Maillard. Mais oui !

Mme Anne-Laure Cattelot, *rapporteure pour avis.* S'il vous plaît, un peu de modération ! Quels que soient les gouvernements qui se sont succédé et que nous avons soutenus, soyons humbles, et vis-à-vis de l'État, et vis-à-vis de ce que nous avons vraiment dans nos poches ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Par ailleurs, comme l'a dit la ministre, les différentes sources de financement possibles sont sur la table. Tout est ouvert dans la discussion en vue d'éclairer la représentation nationale d'ici à la présentation du prochain projet de loi de finances. Restons ouverts !

En matière d'écologie et de développement durable, il est tout à fait vertueux que l'État, les collectivités et les entreprises s'associent afin de s'attaquer à l'un des principaux facteurs d'émission de CO₂ : le transport. Examinons ensuite les leviers d'action possibles. L'État ne s'en met pas « plein les poches » avec la TICPE. Il ne faut pas laisser croire cela à nos concitoyens, sinon ils se diront toujours que l'État n'a pas fait ce qu'il devait faire.

M. Fabrice Brun. C'est pourtant la réalité !

Mme Anne-Laure Cattelot, *rapporteure pour avis.* L'État fait ce qu'il doit faire, les collectivités en sont solidaires, comme les entreprises qui se portent bien sur nos territoires. C'est un cercle vertueux. Là où il est nécessaire de donner un coup de pouce pour améliorer l'attractivité, l'État doit en revanche assurer une péréquation. À nous de voir le mécanisme qui sera adopté à l'automne prochain ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Mme Lacroute l'a démontré : il est mécaniquement incontestable – les chiffres l'attestent – que l'État disposera d'une nouvelle marge de manœuvre à travers la TICPE.

Je souhaite appeler votre attention sur un deuxième aspect. La suppression de la taxe d'habitation était une annonce du Président de la République pendant la campagne électorale, voilà plus de deux ans. Nous nous sommes tous battus, depuis quasiment un an et demi, pour que le projet de loi dont nous débattons soit enfin présenté et nous souhaitons tous que cet enjeu devienne une priorité pour nos territoires.

Je souhaite me placer sous un angle que personne n'a abordé. Bientôt trois ans après toutes ces annonces, nous envoyons tous les candidats aux élections municipales et intercommunales, à l'automne prochain, sans leur assurer la moindre visibilité quant aux moyens financiers dont ils disposeront pour appliquer leur politique pendant leur mandat. Nous souhaitons que les candidats aux mairies et aux intercommunalités – puisque tout candidat à la mairie est désormais un potentiel candidat à la présidence de l'intercommunalité – fassent de l'enjeu environnemental – notamment de la mobilité, puisque c'est aujourd'hui le sujet – une priorité et puissent s'engager – « si je suis élu maire, président d'intercommunalité, je ferai tel investissement, je créerai ou développerai tel mode de transport collectif, etc. »

Même si ce n'est pas de votre faute, madame la ministre, je note qu'une fois de plus, nous débattons de réformes dont nous renvoyons le financement au PLF suivant. C'est une catastrophe, mais l'organisation de notre république est ainsi, et pour tous les textes.

M. Vincent Descoeur. C'est systématique !

M. Martial Saddier. L'ancien monde n'a pas réglé ce problème, et je m'aperçois que le nouveau monde est tout aussi incapable de le régler.

M. Pacôme Rupin. C'est vrai.

M. Martial Saddier. On fait de grandes déclarations, on vote des textes, et on renvoie le financement de l'application des mesures aux PLF qui suivent ! Malheureusement, rien n'a changé.

Il y a plus grave : le calendrier. À partir du 1^{er} septembre, les comptes de campagne démarrent pour les candidats aux élections municipales et intercommunales, et ceux-ci n'auront aucun début de commencement de lisibilité sur les moyens financiers dont ils disposeront pour appliquer leur politique des mobilités. La situation est encore plus grave si l'on considère la réforme de la taxe d'habitation – laquelle reste la principale source de financement après toutes les réformes que l'on a connues – puisque c'est l'ensemble des capacités financières dont ils disposeront qui est en jeu, pour toutes les politiques qu'ils voudront mener, qu'il s'agisse de la politique familiale, du logement, des mobilités, etc.

Très sincèrement, c'est probablement ce qui est le plus grave. Car qui dit absence de lisibilité et de financement dit, vous le savez toutes et tous, que certains hésiteront à s'engager fortement et à faire des propositions de poids. Pendant les prochains mandats, c'est sans doute la mobilité qui sera perdante.

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Comme j'ai eu l'occasion de le dire lors de la discussion de l'article 2, nous soutenons la proposition du Sénat. Néanmoins, j'ai pris bonne note des propos de Mme la ministre sur la piste de financement que pourrait constituer la CFE et sur la déliaison des taux.

Je m'interroge face à une situation où le serpent se mord un peu la queue. Nous ne cessons de proposer un ajustement raisonné, raisonnable – Jean-Paul Lecoq l'a encore dit hier soir – du versement mobilité, qui remplace le versement transport, aux collectivités territoriales, y compris à l'échelle des métropoles – il serait assis sur un système de péréquation au bénéfice des territoires et des communautés de communes investis de compétences nouvelles en matière de mobilités. Une telle logique nous semble pouvoir être défendue. Votre proposition concernant la CFE, d'une certaine façon, nous convient, mais nous nous interrogeons sur votre résistance à l'envisager sous la forme d'un simple prélèvement supplémentaire autorisé sur le versement mobilité en vue d'une péréquation au bénéfice des territoires les plus démunis. Il y a là de la part du Gouvernement une contradiction que l'on chercherait en vain chez nous.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il faut être clair avec les chiffres. Le budget prévoit une recette de 37,7 milliards au titre de la TICPE. Je ne sais pas ce qu'il en sera in fine, mais force est de reconnaître que ce rendement est supérieur de 7 milliards à celui des années précédentes. On nous dit que 37 milliards, ce n'est pas important. Mais si ! Cela représente une recette de 560 euros par Français !

Dans une communauté de communes rurales, par exemple de 18 000 habitants, ce sont en moyenne 10 millions qui sont acquittés par nos concitoyens au titre des taxes sur les carburants. Or, vous le savez bien, c'est plutôt dans les zones rurales qu'on utilise l'automobile et qu'on achète le carbu-

rant, et c'est plutôt dans les zones urbaines qu'il existe des services de transports collectifs. Dans nos territoires ruraux, c'est un peu le « payez plus pour voyager moins ». Il n'est donc pas possible de prétendre que la solidarité entre les territoires ne doit pas jouer.

Le Sénat a travaillé son texte : l'affectation d'une fraction de la TICPE concerne les collectivités intercommunales dont le versement mobilité est plus faible que la moyenne faite d'entreprises contributrices. C'est un dispositif très mesuré, qui promet la solidarité entre territoires et qui, en plus, permet d'avoir une offre de transports collectifs.

Je ne vous mets pas en cause, madame la ministre, et je crois que vous avez fermement défendu ce dossier ; mais vous avez perdu face à Bercy, et c'est cela qui nous inquiète. Au-delà de la cagnotte de 6 milliards supplémentaires que l'État pourra utiliser pour son budget des Danaïdes, les collectivités rurales, une fois encore, passeront à la casserole.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Je partage l'avis de notre collègue Cattelot. Il est difficile de toucher aujourd'hui à la TICPE, car cela aurait une conséquence sur le financement de toutes les collectivités locales. Cela ne peut être envisagé qu'en loi de finances.

De plus, l'État ne s'enrichit pas avec la TICPE, puisqu'il la redistribue aux collectivités et à d'autres bénéficiaires pour le financement des transferts de compétences.

Mme Valérie Lacroute. Une partie seulement !

Mme Danielle Brulebois. Chacun sait que la TICPE sert par exemple à financer le RSA. Nous avons besoin de transparence à cet égard.

M. Frédéric Reiss. Quel tour de passe-passe !

Mme Danielle Brulebois. Il faut arrêter de dire que l'État engrange de l'argent avec cette taxe : c'est faux, puisque cet argent est redistribué. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Par ailleurs, nous pouvons attendre six mois et la discussion du PLF quand on attend depuis dix ans le développement des mobilités durables au sein de nos territoires. Il faut croire Mme la ministre : le Gouvernement s'est engagé, et chacun sait que lorsque ce Gouvernement s'engage, il tient ses promesses. Je sais que nous trouverons des solutions en loi de finances.

M. Frédéric Reiss. C'est une autre histoire...

Mme Danielle Brulebois. Les entreprises savent que le développement des mobilités durables est dans leur intérêt. Chez moi, de petites entreprises ont un problème : le déplacement de leurs personnels, qui paient les carburants très cher. Elles veulent les fidéliser, car ils sont compétents, et elles ont intérêt à cette évolution, comme les collectivités.

Pour les petites collectivités qui ne disposent pas de moyens, je sais que les régions ont trouvé des solutions afin de favoriser le développement des mobilités durables.

Je suis d'accord : cet article doit être supprimé. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Lorsque notre groupe est d'accord avec le Gouvernement, nous cherchons à savoir s'il n'y a pas anguille sous roche.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cela m'inquiète aussi un peu! (*Sourires*)

M. Jean-Paul Lecoq. Je l'ai vu dans vos yeux suite à l'intervention d'Hubert Wulfranc!

Pourquoi donc n'avez-vous pas accepté la possibilité d'augmenter le versement transport et pourquoi acceptez-vous que les mêmes, localement, décident d'augmenter la CFE en renonçant à la liaison des taux?

Comme vous le savez, car nous nous sommes retrouvés un jour ensemble dans ce bel espace, les grands ports maritimes sont exonérés de CFE. Ne serait-ce que si l'on considère ces grands territoires, ces grands ports, leur activité et le nombre de salariés qu'ils représentent, ceux-là ne paieront pas, même si l'on augmente le taux, puisqu'ils sont exonérés. Mais vous pourriez tout aussi bien reprendre l'ensemble des entreprises exonérées de CFE, car il y en a une belle liste!

Je ne parle pas des métropoles, mais de ces entreprises qui en sont exonérées de fait. Il en existe toute une liste, dont les auto-entrepreneurs et une multitude d'autres. Cela ne concerne pas que les métropoles. Il faut donc que l'on arrive à apprécier et à appréhender le fait que vous ne souhaitiez pas – je le comprends bien et j'essaie d'expliquer – faire peser la charge sur l'emploi et sur les salariés, alors que vous acceptez une augmentation de la CFE, qui n'est pas payée par tout le monde.

Nous en revenons donc à notre premier souhait, à savoir que l'État, par l'impôt juste et équitable, fasse payer tous les producteurs de richesses, le patrimoine et la fortune de manière à le répartir ensuite, justement et équitablement, sur l'ensemble des territoires. S'agissant de la CFE, nous restons attachés à cela.

Vous laissez un outil aux élus locaux pour mener une politique liée à la mobilité, mais cet outil n'est pas encore juste au regard de ce que pourraient en attendre les élus communistes.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Valérie Lacroute. Je me félicite d'avoir réveillé l'hémicycle avec mes propos. Permettez-moi tout de même d'insister et de préciser que ces 7 milliards d'euros supplémentaires vont venir combler le déficit de l'État. Or la TICPE ne me semble pas faite pour cela, pour le dire en termes politiquement plus corrects que je ne l'ai dit précédemment – mais c'était pour réveiller l'Assemblée. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Je pense qu'il y a un enjeu derrière mais, madame la ministre, je sais que vous le comprenez et que les arbitrages de Bercy et de Maignon ne sont pas faciles. Il n'empêche qu'il faudrait vraiment réfléchir au fléchage de cette TICPE, et j'invite tous mes collègues de la commission des finances à se pencher sur le sujet pour le projet de loi de finances pour 2021. Les Français contribuent à cette transition écologique et il serait regrettable que l'État se serve au passage plus largement que les collectivités sur la recette que génère la TICPE.

C'est mon second mandat. Je comprends bien les nouveaux parlementaires, qui sont toujours pleins de bonnes intentions quand ils arrivent. Mais, pour le coup, je dois vous dire...

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Dites-le gentiment!

Mme Valérie Lacroute. Je le dis gentiment : soyez vigilants pour que Bercy ne prenne pas le dessus et ne vous empêche pas de flécher plus de TICPE sur la transition écologique ou sur des transports supplémentaires vers nos territoires. Car prendre une part de la CFE, cela signifie en clair que les collectivités se trouveront obligées d'augmenter l'impôt local. Ce sont elles qui devront en répondre devant leurs administrés.

J'insiste sur le fait que la suppression de la taxe d'habitation, comme l'a souligné mon collègue Martial Saddier, enlève encore un peu plus de visibilité aux communes. À quelques mois des échéances municipales, cela n'est pas très responsable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. À la lecture de cet article, je me dis que cette taxe doit servir à aider à la mobilité dans une période où tout le monde défile pour le climat. Alors que l'une des préoccupations premières des Français est de savoir comment faire pour sauver notre planète, nous allons leur expliquer qu'outre la taxe qu'ils paient lorsqu'ils font le plein, s'ils habitent dans un endroit défavorisé, ils paieront encore plus pour sauver la planète. Je sais bien que leur mouvement commence à durer et fait moins de bruit, mais je ne pense pas que les gilets jaunes réclament une double taxe – ou alors je n'ai pas bien compris leurs revendications!

Mais je n'oublie pas non plus que notre rôle en tant que parlementaires est de pouvoir, en rentrant chez nous, expliquer les discussions qui ont eu lieu au sein de l'Assemblée nationale et les raisons de nos votes. Sincèrement, je vous alerte : comment allez-vous justifier auprès des habitants de nos collectivités la double taxe, la double peine qui leur sera infligée s'ils n'habitent pas une circonscription favorisée dans les mobilités?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mais non!

M. Pacôme Rupin. La CFE, ce ne sont pas les particuliers qui la paient!

Mme Valérie Rabault. Cela se répercute!

Mme Caroline Fiat. C'est exactement le sujet, car faire passer sur la CFE, c'est payer une double taxe; ils paient déjà sur la TICPE. Je voterai donc contre ces amendements de suppression, car il y a urgence, la planète brûle. La loi Mobilités était faite pour aider tout le monde. Pourquoi attendre encore six mois? Dans ce cas, attendons 2050, la planète ne sera plus là!

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous sommes sur un sujet important et les présentations caricaturales nuisent à la clarté du débat. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Je voudrais rappeler ce dont nous sommes en train de parler : aujourd'hui, il est prévu que des collectivités peuvent devenir autorités organisatrices de la mobilité. Pour ce faire, elles lèvent un impôt qui s'appelle le versement transport – demain, le versement mobilité. La loi oblige

aujourd'hui les collectivités à organiser des services de transport réguliers. Lorsqu'elles le font, elles peuvent lever un versement transport à hauteur de 0,55 % de la masse salariale.

Nous avons souhaité, dans ce texte, simplifier l'exercice de la compétence en n'obligeant plus à organiser des services de transport régulier, en permettant aux collectivités de mieux s'adapter aux besoins dans les territoires en utilisant des bouquets de solutions, de transport à la demande, de covoiturage, de mobilité solidaire.

M. Jean-Marie Sermier. Sans le financer.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous critiquiez hier le versement mobilité. Je vous signale que vos collègues du Sénat avaient proposé de mettre en place, dans ce cas, un versement mobilité à hauteur de 0,3 %.

M. Jean-Paul Lecoq. Dans ce cas !

M. Vincent Descoeur. Cela ne nous engage pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cette proposition a été supprimée en commission, parce que le versement mobilité est un impôt très compliqué. Nous avons eu l'occasion de discuter des difficultés que rencontrent les autorités organisatrices à comprendre les ressources qu'elles perçoivent. L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale, l'ACOSS, a d'ailleurs pris l'engagement de mener une expérimentation pour mieux comprendre le fonctionnement et éclairer les collectivités sur les ressources dont elles disposent.

Le premier débat porte donc sur le fait de savoir quel type de fiscalité et surtout quelles simplifications peut proposer la loi plutôt que ce versement mobilité à 0,3 %, qui est effectivement une ressource locale visant à financer une compétence locale, lorsque les collectivités exercent cette compétence. Il s'agit, demain comme aujourd'hui, d'une compétence locale reposant sur un financement local ; mais quelles ressources plus simples peut-on mettre en place ? C'est en ce sens que j'ai évoqué l'hypothèse de déliaison des taux.

Il existe, par ailleurs, un certain nombre de territoires dans lesquels les bases fiscales ne suffiront pas. C'est dans cette hypothèse que le Sénat a introduit un mécanisme, ou pseudo-mécanisme, de solidarité au travers de la TICPE. J'ai indiqué que le Gouvernement prenait ce sujet en compte. Nous sommes en train d'étudier, y compris dans le cadre des réflexions conduites par la mission sur la ruralité demandée par Jacqueline Gourault, comment prendre en compte la situation de ces territoires fragiles qui ne disposent pas du potentiel fiscal suffisant.

Ces débats dans lesquels on s'échange des milliards en parlant de différentes taxes locales montrent bien l'intérêt de ne créer de ressources fiscales que dans le cadre de la loi de finances. Ceux qui nous écoutent pourraient avoir l'impression que l'on a voté un budget en 2019 avec un excédent de 7 milliards d'euros. C'est ce que j'ai entendu ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Éric Straumann. Ce n'est pas ce qu'ils disent !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mais si, c'est cela !

Mme Caroline Fiat. Pour la clarté des débats, on repassera !

Mme Valérie Rabault. C'est vous qui caricaturez ce que nous disons !

M. Frédéric Reiss. Caricature gouvernementale !

Mme Élisabeth Borne, ministre. On a l'impression que l'on a des excédents de TICPE ! Je pense quant à moi qu'il est important de ne pas mener ces débats sur la fiscalité de loi en loi, et de ne pas modifier la fiscalité des collectivités locales de loi en loi : il convient de le faire dans le cadre de la loi de finances, qui est le cadre adapté, celui qui permet d'avoir une vision d'ensemble et de voir qu'à côté de la hausse de TICPE que vous avez mentionnée, il y a aussi des baisses de taxe d'habitation. Je vous rappelle que la baisse des prélèvements sur les ménages dépasse les 10 milliards d'euros cette année. Il faut aussi avoir cela en tête lorsqu'on parle des ressources des uns et des autres. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Vous démontrez, avec les milliards dont nous sommes en train de parler, tout l'intérêt que cette discussion sur la fiscalité, fiscalité pour l'État et fiscalité pour les collectivités, s'inscrive dans le cadre naturel qu'est la loi de finances.

Je réitère donc l'engagement du Gouvernement à ce que des réponses à cette question soient apportées dans le cadre de la loi de finances. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Rabault.

Mme Valérie Rabault. Madame la ministre, j'ai le regret de vous contredire car, pour le coup, c'est vous qui embrouillez les choses. Qui introduit dans le projet de loi le versement mobilité ? C'est vous ! Comment cela s'appelle-t-il ? Cela s'appelle créer de la fiscalité !

Vous le rebaptisez : il s'appelle versement transport, vous l'appelez versement mobilité...

M. Bruno Millienne, rapporteur. La belle affaire !

Mme Valérie Rabault. Ce n'est pas parce qu'il a changé de nom qu'il est modifié, j'en suis d'accord. Mais vous en modifiez bel et bien le périmètre. Car, madame la ministre, vous modifiez bien le périmètre de ce versement mobilité par rapport à ce qui existe aujourd'hui sur le versement transport, n'est-ce pas ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous assouplissons son utilisation.

Mme Valérie Rabault. Mais parlons français : sujet, verbe, complément ! « Assouplir son utilisation » signifie que vous permettez à des collectivités de prélever une nouvelle taxe. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Voilà comment cela s'appelle ! Cela signifie augmenter les impôts ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM. – « Bien sûr ! » sur les bancs du groupe LR.*)

Mais c'est cela même, ne dites pas le contraire ! Permettre à des collectivités de prélever le versement mobilité revient à augmenter les impôts. Vous pouvez tourner autour du pot, c'est exactement ce que cela signifie.

Mme Nadia Hai. Sujet, verbe et complément peuvent être faux !

Mme Valérie Rabault. Là, ils sont justes ! Démontrez-moi le contraire, je n'ai aucun problème avec la contradiction ! Démontrez le contraire !

Vous nous dites aujourd'hui qu'il ne faut pas discuter de fiscalité locale parce que c'est compliqué – j'en conviens – et qu'il faut réserver cela pour la loi de finances. Mais, dans ce

cas, soyez cohérents jusqu'au bout et ne dites pas aujourd'hui à des collectivités locales qu'elles peuvent bénéficier d'un versement mobilité qu'elles peuvent appliquer à des entreprises, car c'est créer un droit nouveau. C'est leur ouvrir la possibilité nouvelle d'augmenter les impôts !

M. Pacôme Rupin. Pas sur le budget de l'État !

Mme Valérie Rabault. Pas sur le budget de l'État : vous les faites augmenter à d'autres ! Nous avons bien compris, cher collègue, que vous vouliez faire augmenter les impôts aux autres mais, à la fin des fins, c'est toujours le même contribuable qui paie les impôts. (*M. Jérôme Lambert applaudit.*)

M. Frédéric Reiss. Très bien ! Elle a parfaitement raison !

Mme Valérie Rabault. Nous vous demandons simplement, avec cet article, d'être cohérents : la TICPE doit financer le transport, la transition énergétique, la transition écologique. Cet article, qui a été adopté au Sénat, permet d'en verser une partie aux EPCI qui, eux, financent les réseaux de transport.

Mme Valérie Lacroute. Tout à fait !

Mme Valérie Rabault. Vous leur demandez de les financer pour éviter que les Français prennent leur voiture et vous voudriez garder l'argent de la TICPE pour combler les caisses de l'État que vous avez vidées en supprimant l'ISF ! (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Vous pouvez hurler, cela ne change pas la réalité des finances publiques.

M. Vincent Descoeur. Démonstration implacable !

Mme Véronique Louwagie. Exactement !

Mme Valérie Rabault. Le Sénat a proposé, et voté, qu'une partie supplémentaire de la TICPE, prélevée sur les carburants qui polluent, soit reversée aux collectivités locales qui financent les réseaux de transport, qu'il s'agisse de transports en commun, d'aires de covoiturage ou de tout autre dispositif pouvant être mis en place. C'est une mesure de bon sens, et vous venez nous dire aujourd'hui qu'il ne faut pas parler de fiscalité locale alors que c'est vous qui, dans cet article, permettez aux collectivités d'avoir un versement mobilité autre. Donc, soit vous dites que l'on n'en parle pas du tout et vous ne l'inscrivez pas dans un article, soit vous n'utilisez pas cet argument pour nous empêcher de maintenir cet article. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC et FI ainsi que sur quelques bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, je reprends la parole parce qu'en me répondant, vous nous avez expliqué que le Sénat avait en fait travaillé sur le versement mobilité. L'article 2 *bis* est très clair, et je ne peux que souscrire à ce que vient de dire la présidente Rabault. Il prévoit que « Une fraction du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques [...] revenant à l'État est attribuée annuellement aux communautés de communes qui organisent un ou plusieurs services de mobilité [...] et qui ont institué un versement [...] » Nous pouvons donc le faire sans aucun problème dès à présent, et vous déciderez physiquement dans le cadre de la loi de finances.

Évidemment, nous sommes bien d'accord qu'on ne peut pas verser une partie de cette TICPE à une communauté de communes qui n'aurait pas institué de versement mobilité.

L'alinéa 2, très précis, cible bien les communautés de communes rurales, puisqu'il prévoit que les communautés de communes bénéficient de cette attribution lorsque le rendement du versement rapporté à la population située sur son territoire est inférieur à la moyenne.

Une partie des 6 milliards d'excédents constatés par rapport au rendement de l'année précédente pourrait donc être réservée aux communautés de communes rurales. Ma collègue a cité un certain nombre de baisses fiscales. Finalement, vous compensez la baisse de la taxe d'habitation par la TICPE. C'est un jeu de dupes !

Mme Sylvie Tolmont. Il n'y a pas d'autre mot !

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Sujet, verbe, complément : l'État, la collectivité publique au sens national, à la responsabilité majeure de rattraper le considérable retard accumulé dans le secteur de la mobilité des Français.

Mme Valérie Rabault. Tout à fait !

M. Hubert Wulfranc. C'était le premier versant de ma phrase. Deuxième versant : pour nous, élus communistes, les entreprises doivent faire un effort supplémentaire, maîtrisé, pour contribuer elles aussi à l'effort national.

Les collectivités qui organisent des modes de transport dans des territoires en difficulté du fait de leur isolement et de leur manque de financements doivent pouvoir compter sur un soutien de l'État, mais également des entreprises localisées sur leur territoire, d'autant plus qu'un bon maillage de transports est un élément attractif pour les entreprises, comme pour les populations, qui peuvent ainsi se rendre plus facilement de leur domicile à leur lieu de travail et avoir une vie sociale.

Ces deux notions doivent se compléter. Paradoxalement, les termes de ce débat, tout du moins leur esprit, me semblent aller dans le bon sens. Nous reverrons bien évidemment les moyens que vous accorderez – ou non – à cette convergence des ambitions, nationale et entrepreneuriale.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame la présidente Rabault, je regrette que votre groupe n'ait pas été très présent en commission. (*Exclamations sur les bancs du groupe SOC.*) Vous auriez remarqué qu'a été supprimé le versement mobilité au taux de 0,3 %. En effet, nous ne modifions pas le périmètre. Nous avons supprimé l'élargissement du versement mobilité tel qu'il avait été introduit par le Sénat. Je vous renvoie au texte : nous ne modifions ni les règles, ni les taux plafond, ni les seuils, mais nous renvoyons cette discussion en loi de finances.

Mme Valérie Rabault. Je n'ai pas parlé du taux !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous nous reprochez de créer un impôt et de la fiscalité ! Je vous réponds que ce n'est pas le cas : nous ne changeons rien. En revanche, une disposition introduite par le Sénat a été supprimée en commission, car il est important de mener une réflexion globale et celle-ci ne peut avoir lieu que dans le cadre du projet de loi de finances. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre, vous avez mis en cause à plusieurs reprises le travail des parlementaires, en dénonçant l'absence des uns ou des autres en commission. Je vous renvoie à certains sites citoyens, *nosdeputes.fr* par exemple, qui relèvent l'activité des parlementaires en les comparant les uns par rapport aux autres.

Mme Valérie Rabault. Ce serait bien de faire de même pour les ministres !

M. Christophe Bouillon. J'invite mes collègues qui critiquent l'absentéisme de parlementaires membres de groupes restreints à être plus raisonnables. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*) Consultez ces sites citoyens, et vous aurez de bonnes surprises !

Le respect de l'opposition fait la grandeur d'une démocratie. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, GDR, FI et LR.*) Vous ne pouvez pas me prendre en défaut pour ce qui est de mon temps de présence en commission du développement durable ou dans l'hémicycle, notamment lorsque nous examinons des textes de cette nature. Vous savez très bien que dans un contexte d'inflation législative, nous sommes conduits à siéger « en même temps » dans de multiples commissions et en séance publique. Il en va de même pour mon collègue Wulfranc, qui était lui aussi présent. Nous ne pouvons pas être là vingt-quatre heures sur vingt-quatre !

Nous devons cesser de nous opposer de tels arguments. Ils ne sauraient nous interdire de nous exprimer, qui plus est sur un ton apaisé. Ni Hubert Wulfranc ni moi-même n'intervenons pour polémiquer : nous essayons au contraire de comprendre et de formuler des propositions.

Vous nous invitez à ne pas sombrer dans la caricature, mais rappelez-vous que cette nuit encore, lorsque des collègues du groupe Les Républicains ont osé citer les cars Macron, vous êtes tous montés au créneau pour les défendre. C'est oublier que cette décision a été prise sous la précédente législature ! Vous ne pouvez pas clamer que rien, absolument rien n'a été fait pour favoriser la mobilité ou développer les transports au cours des dix dernières années. Lisez donc le rapport d'activité de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF – qui n'a pas été créée en 2017, mais en 2005. Vous vous apercevrez que nombre d'infrastructures routières, ferroviaires, de transports publics ont été financées, année après année, dans les agglomérations.

C'est bien, madame la ministre, de vouloir faire davantage encore, mais cela ne signifie pas que rien n'a été fait auparavant.

Vous ne pouvez pas dire dans une même phrase que trop de TGV desservent les territoires et que rien n'a été fait durant les dix dernières années. Bref, j'invite chacun à faire preuve de mesure, sans quoi le débat n'est pas possible. (*M. Patrice Verchère applaudit.*)

Revenons au sujet. Je vous poserai une seule question. Vous préférez financer la mobilité dans les collectivités par la cotisation foncière des entreprises plutôt que par la TICPE. Mais à quoi sert la CFE ? Elle n'a pas pour vocation de financer les mobilités ou les transports. Vous savez très bien qu'elle a été créée pour une autre raison.

Par ailleurs, un principe veut que « l'eau paie l'eau », et cela depuis 1964. Pourquoi ne pas imaginer qu'à terme, le transport paie une grande partie des transports ? La TICPE

présente cet avantage d'avoir un lien avec les transports. Une fraction de son produit pourrait financer cette nouvelle compétence déléguée aux collectivités.

Saluons le travail des sénateurs, en particulier du rapporteur du texte, Didier Mandelli. La lecture de l'article par Jean-Marie Sermier aurait dû nous éviter de tomber dans le piège des caricatures. Son examen attentif aurait pu vous révéler l'amorce d'une réponse pour les territoires qui souhaitent s'investir dans cette nouvelle compétence. De nombreux territoires, autour des agglomérations et des métropoles, ne supportent plus de ne pouvoir satisfaire les attentes de leurs habitants. Les hommes et les femmes de ces territoires prennent chaque jour leur voiture pour aller travailler dans les agglomérations et les métropoles, qu'ils contribuent ainsi à enrichir. Mais de retour chez eux, ils souffrent du manque de transports et de l'absence d'alternative à la voiture.

Les collectivités sont prêtes à agir pour peu qu'elles en aient les moyens. Cet article était une première réponse, ce qui n'empêche pas de le compléter lors de l'examen du projet de loi de finances. Nos collègues nous invitent à attendre le projet de loi de finances, mais vous me permettez de relever – cela ne date pas d'aujourd'hui – la médiocrité de nos études d'impact. Alors que nous en aurions besoin pour évaluer les conséquences des textes que nous votons, nous n'y trouvons pas grand-chose, ce qui n'empêche pas le Gouvernement de nous renvoyer systématiquement à plus tard. Mais plus tard est souvent trop tard.

Tout comme je vous ai demandé que l'on dispose le plus tôt possible du rapport Philizot relatif aux petites lignes ferroviaires, nous aurions besoin, pour voter en connaissance de cause, d'éléments suffisants pour mesurer les conséquences de cette nouvelle compétence dans le domaine des mobilités. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, GDR et LR.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Rabault.

Mme Valérie Rabault. Madame la ministre, je vais me permettre de vous répondre. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Vos attaques incessantes ne sont pas dignes de la démocratie. Pour prendre un exemple des contraintes qui sont les nôtres, en tant que rapporteur spéciale du budget pour les participations de l'État, je suis censée être en commission des finances pour présenter mon rapport d'ici quelques minutes. (« Allez-y ! » sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)

Mme Sylvie Tolmont. Quel niveau !

Mme Valérie Rabault. Quand on appartient à un groupe plus réduit, on est obligé, ne vous en déplaise, de choisir et de se partager le travail. Nous n'avons pas encore les hologrammes qui nous permettraient de nous trouver au même moment en commission des finances et dans l'hémicycle.

Je voudrais vous inviter à faire preuve d'un peu plus de respect à l'égard des parlementaires.

Mme Caroline Fiat. Ce serait bien, oui !

Mme Valérie Rabault. Vous avez été directrice de cabinet de Ségolène Royal, madame la ministre. Vous avez le droit de penser que vous n'avez rien fait durant cette période, c'est votre droit. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*) Mais dans ce cas, ne vous en prenez qu'à vous-même et n'accusez pas les autres ! Je vous invite à un peu plus de modestie. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC et LR.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 794, 899 et 1971.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	94
Nombre de suffrages exprimés	94
Majorité absolue	48
Pour l'adoption	55
contre	39

(Les amendements identiques n^{os} 794, 899 et 1971 sont adoptés et l'article 2 bis est supprimé. En conséquence, les amendements n^{os} 1368, 1235 et 1234 tombent.)

Après l'article 2 bis

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, pour soutenir l'amendement n^o 1674.

Mme Anne-Laure Cattelot. Cet amendement d'appel concerne les ressources des autorités organisatrices de la mobilité. Il est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous l'avez dit : il s'agit d'un amendement d'appel, qui propose une autre piste de réflexion. Il est toutefois préférable d'attendre, d'une part, les préconisations de la mission en cours chargée d'élaborer l'agenda rural, qui devraient être présentées d'ici à la fin du mois et, d'autre part, la réforme d'ensemble de la fiscalité locale. Je demande donc le retrait de cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n^o 1674 est retiré.)

Article 3

Mme la présidente. L'amendement n^o 3113 de M. Arnaud Viala, qui vise à supprimer l'article 3, est défendu.

(L'amendement n^o 3113, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 681 de M. Bruno Millienne est rédactionnel.

(L'amendement n^o 681, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 3, amendé, est adopté.)

Après l'article 3

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 585 et 2527, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n^o 585.

M. Paul-André Colombani. Il vise à faciliter les coopérations des régions frontalières en matière de transports, en conférant à celles-ci plus de responsabilités.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Félix Acquaviva, pour soutenir l'amendement n^o 2527.

M. Jean-Félix Acquaviva. Il vise à développer la coopération transfrontalière entre la Corse et un État voisin possédant une façade maritime méditerranéenne, en insérant, après l'article L. 1115-5 du code général des collectivités territoriales, un article L. 1115-5-1.

Cet amendement vise à favoriser les mobilités entre la Corse et des bassins de vie très importants pour elle : je pense à la Sardaigne, au Latium et à la Toscane.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous ne le savez peut-être pas, mais j'ai un attachement particulier pour la Corse, qui me pousserait plutôt à émettre un avis favorable sur un de ces deux amendements.

Toutefois, votre demande est satisfaite dans le cadre du droit actuel. En effet, le premier alinéa de l'article L. 1115-5 prévoit : « Une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales ne peut conclure une convention avec un État étranger, sauf dans les cas prévus par la loi ou lorsqu'il s'agit d'un accord destiné à permettre la création d'un groupement européen de coopération territoriale, d'un groupement eurorégional de coopération ou d'un groupement local de coopération transfrontalière. Dans ce dernier cas, la signature de l'accord est préalablement autorisée par le représentant de l'État dans la région. »

Ce qui m'ennuie, c'est que l'amendement n^o 585 remplace l'autorisation par le préfet par une simple information de celui-ci. Or ce régime d'autorisation est lié aux missions régaliennes. C'est la raison pour laquelle je vous demande le retrait de l'amendement, faute de quoi j'émettrai sur celui-ci un avis défavorable.

Quant à l'amendement n^o 2527, l'outil juridique du GECT – groupement européen de coopération territoriale – est approprié à l'objet de l'amendement. C'est pourquoi je demande également son retrait.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Félix Acquaviva.

M. Jean-Félix Acquaviva. La question se posera également pour d'autres territoires transfrontaliers. Il est vrai que la collectivité territoriale de Corse a recours, dans de nombreux domaines, à cet outil existant qu'est le GECT. Toutefois, l'amendement vise à transférer les compétences pour simplifier la mise en place des procédures d'un service public transfrontalier dans le domaine des transports sur des bassins de vie, sans avoir obligatoirement à créer un GECT. Cette démarche peut en effet se révéler, en matière de gouvernance, très longue et compliquée à mettre en œuvre. Je pense notamment, en raison de son aspect environnemental, à la gestion des parcs marins internationaux entre la France et l'Italie, notamment la Sardaigne.

Pour la création d'un service public de mobilité, le GECT, même si la collectivité de Corse y a recouru, paraît une structure trop lourde : il faut permettre aux autorités concédantes d'un service public transfrontalier de recourir à une démarche plus simple avec un État méditerranéen voisin.

Je le répète : cet amendement de transfert de compétences est un amendement de simplification et donc de bon sens.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'objet de ces amendements rejoint celui d'un amendement que nous avons examiné hier, visant à créer une liaison entre Nice et l'Italie. Comme je l'ai souligné hier, il faut approfondir notre réflexion sur la capacité des régions à créer un service transfrontalier, sans passer par un GECT. Je vous assure que nous conduirons cette réflexion dans la perspective d'un prochain texte portant sur la décentralisation.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Félix Acquaviva.

M. Jean-Félix Acquaviva. Si une réflexion doit être conduite sur ce sujet très important, je retire mon amendement.

(Les amendements n° 585 et 2527 sont retirés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2528 de M. Jean-Félix Acquaviva est défendu.

(L'amendement n° 2528 est retiré.)

Article 4

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Brun, premier inscrit sur l'article 4.

M. Fabrice Brun. Alors même que vous souhaitez investir dans les transports du quotidien et les décarboner – objectifs que nous partageons –, nos régions sont confrontées à un recul du service public ferroviaire sans précédent.

M. Jean-Pierre Vigier. C'est vrai.

M. Fabrice Brun. Les gares et les guichets ferment les uns après les autres en zone rurale. Dans la seule région Auvergne-Rhône-Alpes, ce ne sont pas moins de vingt-deux guichets qui ont d'ores et déjà disparu et douze dont la suppression est programmée avant 2020, ce qui laisse de nombreuses gares sans personnel pour accueillir et renseigner les usagers.

M. Jean-Pierre Vigier. Eh oui, malheureusement.

M. Fabrice Brun. Comble du scandale : la collectivité a parfois investi des sommes importantes pour moderniser certaines gares, comme c'est le cas de la gare de Saint-Vallier-sur-Rhône dans la Drôme, pour qu'à la fin la SNCF annonce la fermeture dans un premier temps du guichet et dans un second des services.

Madame la ministre, le recul des services publics, ce sont toujours les mêmes qui le subissent : les départements les plus ruraux et les plus enclavés et les populations qui font vivre les territoires loin des métropoles. Je pense au Cévenol, qui relie Nîmes à Clermont-Ferrand, en passant par Langogne et La Bastide-Saint-Laurent-les-Bains, aux confins de la Lozère et de l'Ardèche.

M. Jean-Pierre Vigier. Ce train est indispensable.

M. Fabrice Brun. J'espère ne voir aucun sourire : ce n'est pas le cas.

Ces habitants sont chaque fois les laissés-pour-compte de la République. L'État, actionnaire unique de la SNCF, porte une responsabilité majeure en la matière, avec toujours la même stratégie : on ferme les guichets, on dégoûte les usagers, avant d'expliquer que la fermeture de ces lignes ferroviaires est précisément justifiée par le manque d'usagers. Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage : madame la ministre, en quoi ce projet de loi d'orientation des mobilités enrayera-t-il cette spirale infernale ?

M. Loïc Prud'homme. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à Mme Sandrine Mörch.

Mme Sandrine Mörch. Je tiens à remercier Mme la ministre de changer la perspective en faisant que l'innovation des territoires devienne la norme, et non l'inverse.

Pour inverser la tendance actuelle – métropolisation galopante, congestion des axes et pollution –, il faut en effet partir des territoires. On ne peut plus dissocier mobilité et environnement, sectionner la route, le rail et l'air comme des propriétés relevant de chacune des collectivités locales ou territoriales : à la commune, sa piste cyclable, au département sa route, à la région les transports en commun et à l'État son autoroute. Les mobilités de demain doivent être le fruit d'une gouvernance collaborative.

Celle-ci a du reste déjà fait ses preuves dans la région toulousaine, grâce à plusieurs projets avant-gardistes. La métropole de Toulouse s'accroît de 15 000 habitants par an, ce qui représente 500 000 flux journaliers supplémentaires dans dix ans. C'est pourquoi des ingénieurs toulousains, des entreprises et des collectivités ont mis en place le projet COMMUTE – Collaborative Mobility Management for Urban Traffic and Emissions reduction –, qui repose sur une étroite coopération entre la métropole, l'autorité organisatrice de la mobilité – AOM – et les entreprises, avec le concours de l'Union européenne. En ballon d'essai : une zone aéronautique de 70 000 employés ; résultat : en trois mois seulement, le covoiturage a atteint un volume de 3 000 par semaine, en attendant le déploiement du vélo et de la multimodalité, du télétravail et des espaces de coworking, sans oublier les véhicules autonomes.

Pour inciter le citoyen à changer sa mobilité, il existe un outil d'incitation individuelle, le projet Eco Mode : chaque citoyen aura un compte de mobilité décarbonée, qui sera crédité de mobicoin, qui se transformeront, à chaque acte vertueux de mobilité décarbonée ou d'immobilité, en avantages tarifaires ou relatifs à des activités culturelles. Les données engendrées permettront, en sus, de mesurer précisément notre impact personnel sur la transition des énergies fossiles vers les énergies renouvelables et la qualité de l'air. Le citoyen devient lui-même acteur du changement des mobilités. Je tiens à remercier les services du ministère de la transition écologique et solidaire, qui ont accompagné les acteurs toulousains dans l'élaboration de ce projet futuriste qui nous donne de l'espoir.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. L'article 4 renforce la coordination entre les AOM dans la mise en place d'offres de mobilité intégrées, ainsi que le rôle de chef de file de la région. La répartition des compétences en matière de mobilité depuis la

LOTI – loi d'orientation des transports intérieurs – de 1982 a conduit les autorités organisatrices à développer des offres indépendantes, sans se consulter entre elles, ce qui a posé parfois des problèmes de coordination.

Nous nous sommes tous un jour demandé, en ratant le bus à la sortie d'une gare, pourquoi personne ne s'était penché sur les horaires des deux services de transport pour les coordonner et ainsi faciliter la vie des usagers. C'est ce constat parfois navrant qui nous pousse à souhaiter régler ces incidents d'aiguillage. Ce rôle, c'est celui de la région en tant qu'AOMR – autorité organisatrice de la mobilité régionale. Elle sera chargée de coordonner l'action commune à l'échelle des bassins de mobilité, notamment en matière d'intermodalité, de pôles d'échanges multimodaux et de gestion des situations dégradées, afin d'assurer la continuité du service rendu.

Beaucoup de nos concitoyens, notamment en zone rurale, rencontrent des difficultés pour se procurer des billets de transport. Ce problème a été soulevé à plusieurs reprises par des citoyens au cours des ateliers législatifs que les députés de notre groupe organisent dans leurs circonscriptions. Fort de ce constat, celui-ci proposera un amendement visant à ce que la région s'assure de la répartition territoriale des points de vente physique des billets de transport.

Dans le même objectif de coordination, nous retrouvons les contrats opérationnels de mobilité à l'échelle des bassins de mobilité. Cet article permettra d'échanger de manière optimale et de conclure un accord visant à garantir le bon fonctionnement et les modalités d'actions communes des AOM et de la région, par exemple, pour les pôles d'échanges multimodaux.

Cet article crée également pour chaque AOM un comité de partenaires, composé notamment des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Le comité est une grande avancée, dans un souci de concertation entre les acteurs publics et privés du territoire.

Enfin, les sénateurs ont introduit un mécanisme de mise à disposition des locaux en gare restés vacants. Notre groupe proposera un amendement visant à clarifier le dispositif en y intégrant les gestionnaires des gares, afin d'améliorer la concertation en amont de la convention, qui pourra être facilitée par l'État. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Isabelle Valentin.

Mme Isabelle Valentin. L'article 4 du projet de loi place la région en tête de file en matière d'organisation des modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité. Intégrer davantage à la décision les élus locaux ne peut être que positif, car ce sont eux qui connaissent précisément leur territoire et ce sont vers eux que se tournent nos concitoyens pour exprimer leurs difficultés et exposer les lacunes de l'offre de mobilité.

Face à la baisse de celle-ci et à la recrudescence des fermetures de guichets physiques, il est indispensable de s'en tenir régulièrement à ces remontées de terrain, car ce sont finalement toujours les mêmes qui trinquent : nos concitoyens dans les zones rurales. Je le constate actuellement dans le département de la Haute-Loire. Les fermetures se font bien souvent au détriment d'une population qui ne peut ou ne sait pas se servir des outils numériques et qui, du coup, ne peut pas effectuer les réservations elle-même.

M. Fabrice Brun. Ces fermetures aggravent les inégalités.

Mme Isabelle Valentin. De même, conforter la compétence des régions en matière de transports est naturel : les dispositions de l'article 4 vont dans le bon sens, car elles donnent une base de discussion commune intéressante. Toutefois, si les compétences de la région semblent être confortées, il convient alors d'inscrire le champ et la teneur de ladite compétence dans un cadre juridique clair et stable, lequel permettra non seulement de pérenniser cette compétence dans le temps, mais aussi de l'inscrire dans le cadre d'une action conjointe de l'ensemble des acteurs publics du territoire.

Il convient enfin de veiller au point suivant : conforter une compétence ne doit pas s'accompagner de lourdeurs administratives supplémentaires, éloignant un peu plus nos concitoyens de la lisibilité des décisions prises dans les territoires. En la matière, l'exigence d'un bilan annuel sur l'ensemble des contrats opérationnels de mobilité constitue pour le moins un manque de confiance dans les régions, tout en se traduisant par une charge administrative supplémentaire. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. François Jolivet.

M. François Jolivet. Beaucoup l'ont déjà souligné : nous ne sommes pas tous égaux en matière de mobilité, s'agissant notamment des territoires ruraux, comme chez moi dans l'Indre. J'ai la conviction que le désenclavement de ces territoires ne pourra passer que par de nouvelles manières de développer et de piloter l'offre de mobilité, sans faire appel à la ressource publique devenue si rare, y compris dans ces territoires, madame la ministre.

L'article 4 nous rappelle aussi le besoin d'une plus grande proximité : la loi NOTRe – nouvelle organisation territoriale de la République – a déjà profondément modifié l'organisation des compétences en matière de mobilité en transférant aux régions le transport scolaire.

Il apparaît aujourd'hui indispensable d'abaisser le centre de gravité de l'action publique. Si les régions doivent devenir autorités organisatrices d'autres autorités organisatrices, il ne faut pas qu'elles oublient que les destinataires de leurs politiques sont les habitants des territoires.

Chez nous, comme dans tous les territoires ruraux, le permis de conduire est souvent le premier diplôme pour avoir un travail. À cet égard, je souhaite saluer les annonces du Gouvernement sur le permis de conduire moins cher et plus accessible. Pour répondre à l'urgence climatique, il n'y a pas que les transports publics : il faut sans doute permettre à des jeunes détenteurs de permis de conduire d'avoir des aides un peu plus élevées pour acheter des véhicules autres que thermiques, afin de les habituer à autre chose. Le groupe aura des idées sur ce sujet lors de l'examen du projet de loi de finances.

Pour autant, qui a dit que la ruralité n'était pas inspirée ? Par le biais de ce texte, la ruralité prouve une fois de plus qu'elle est un laboratoire de mobilité. Je me réjouis, d'ailleurs, que dans l'Indre, comme dans d'autres départements, on imagine des véhicules autonomes qui ne coûteront que leur prix de construction, sans pour autant susciter des dépenses de fonctionnement supplémentaires pour les collectivités territoriales.

Cet article prévoit de renforcer le support technique apporté aux autorités publiques. Je souhaiterais que les initiatives privées puissent être traitées, car l'autorité organisatrice de transports donne l'autorisation pour tout ce qui se fait. Il faudrait sans doute laisser de la place aux initiatives privées, sans qu'elles soient pour autant soumises à autorisation préalable. En effet, les territoires ruraux prennent beaucoup d'initiatives et n'ont pas l'habitude de bénéficier de mécanismes de solidarité en matière de transports. Je pense notamment à la région qui accueille le Parlement de la France et à d'autres grandes métropoles, qui se découvrent des vertus de transporteurs sans pour autant avoir les ressources pour le faire.

Aussi, madame la ministre, je voudrais vous remercier pour les dispositions prévues à cet article 4, et vous dire combien il est important que nous améliorions la mobilité dans les territoires ruraux, car c'est la première discrimination existante entre les habitants de ces territoires et ceux qui, en Île-de-France, peuvent se déplacer pour 36 euros s'ils ont un travail et que leur employeur prend à sa charge la moitié du coût du transport. J'ai cru comprendre que la région Île-de-France allait prendre en charge la moitié de ces 36 euros, c'est-à-dire 18 euros. Cela signifie qu'il reste de l'argent pour les autres, et que la mutualisation au niveau national doit s'envisager.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier.

M. Jean-Pierre Vigier. Cela a été dit, l'article 4 précise le rôle de chef de file de la région en matière de mobilité, notamment pour l'organisation des modalités de l'action commune des AOM. Cependant, madame la ministre, j'appelle votre attention sur la nécessaire collaboration ou coopération avec la future Agence nationale de la cohésion des territoires, dont nous avons été nombreux, lors de l'examen de ce texte, à souligner le caractère nébuleux de l'organisation.

M. Fabrice Brun. C'est un sujet important !

M. Jean-Pierre Vigier. Pour que cette agence trouve toute son utilité, il me paraît important, dans le cadre des dispositions que nous débattons, qu'elle coopère ou collabore pleinement non seulement avec les régions, mais également avec l'ensemble des acteurs locaux, au premier rang desquels les maires.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est pour cela qu'elle est faite !

M. Jean-Pierre Vigier. C'est capital pour notre ruralité, qui a besoin d'investissements importants et coordonnés en matière de mobilité routière et ferroviaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Comme nous appliquons la procédure du temps programmé, je m'autorise à faire une remarque sur l'article précédent, car je n'ai pas pu reprendre la parole sur le transport frontalier, les trois amendements qui abordaient ce sujet ayant été retirés. Madame la ministre, je vous remercie d'avoir ouvert la porte à un dispositif un peu plus simple que le groupement local de coopération transfrontalière – GLCT –, qui est pour le moins compliqué ! Cependant, n'oubliez pas la spécificité de la Confédération helvétique, qui n'est pas membre de l'Union européenne : elle aura donc besoin de mesures particulières dans ce cadre spécifique.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. À nouveau, je regrette que le sujet du transport aérien soit peu abordé dans ce projet de loi. J'espère que nous aurons l'occasion d'en discuter dans le cadre du projet de loi climat-énergie. Un certain nombre de problèmes ont été soulevés. Dans mon département de l'Aube, dans la région de Romilly-sur-Seine, les couloirs aériens menant à Paris ont été modifiés, ce qui provoque des nuisances supplémentaires en termes de bruit, car les avions sont nombreux et passent à basse altitude. En outre, les environnementalistes locaux ont évalué à 14 000 tonnes par an le kérosène supplémentaire inutilement consommé en raison de la modification de l'approche des grands aéroports parisiens.

Dans le cadre du projet de loi climat-énergie, nous examinerons peut-être ce problème. On voit bien que les modifications ont été faites sous l'influence de la direction générale de l'aviation civile – DGAC –, mais il existe un réel problème en matière d'environnement et de transports.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3347.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à modifier les dispositions de l'article 4 relatives aux contrats opérationnels de mobilité, en précisant leurs modalités d'action et leur articulation avec les autorités organisatrices de mobilité. Il convient notamment de préciser que ce contrat doit être élaboré en s'appuyant sur l'orientation du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – SRADDET.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'avoue que je suis un peu perdu : le contrat opérationnel de mobilité est déjà présent dans le texte adopté par notre commission, aux alinéas 14, 15 et 16 ; votre préoccupation est donc satisfaite. Par ailleurs, votre amendement supprime les alinéas du texte qui permettent d'améliorer la définition du rôle de chef de file des régions. Je vous en demande le retrait. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous proposez une nouvelle rédaction des dispositions relatives au contrat opérationnel introduit par le Sénat. Or je pense que la rédaction du Sénat est très bonne. En outre, vous proposez d'être plus prescriptif, ce qui donnerait l'impression de faire moins confiance aux territoires. Vous savez que, de façon générale, je pense qu'il faut faire confiance aux territoires. Je vous propose de retirer votre amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je le retire car, à la relecture, certains éléments me semblent insatisfaisants.

(L'amendement n° 3347 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 58.

M. Vincent Descoeur. L'article 4 prévoit d'instituer un comité des partenaires, qui sera consulté par les AOM avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire. Le présent amendement vise à identifier clairement les acteurs de la mobilité qui y participeront, en particulier les représentants des acteurs professionnels.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce n'est pas un mouvement d'humeur, mais ni le dispositif ni l'exposé des motifs de cet amendement ne sont suffisamment clairs. L'exposé des motifs mentionne le comité des partenaires, alors que le dispositif modifie l'alinéa 8 de l'article 4, alinéa qui ne concerne pas du tout le comité des partenaires.

Quant au dispositif, que peut bien signifier « contrevenir à un service » ? On peut contrevenir à une obligation ou à une règle. Je suppose que, par cet amendement, vous souhaitez exprimer une certaine inquiétude des professions réglementées, mais je demande son retrait, car les collectivités territoriales doivent, de manière générale, respecter les lois et les règlements en vigueur.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Je retire cet amendement, que je viens de relire attentivement. J'en reparlerai peut-être à l'occasion à M. le rapporteur.

(L'amendement n° 58 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 1511 et 2708.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 1511.

M. Gilles Lurton. Dans tous les textes que nous votons, mais encore plus dans le présent projet de loi, il me semble important, quand on parle d'accessibilité au public, de penser à tous les publics, et notamment aux personnes en situation de handicap. Cet amendement rédactionnel vise donc, à l'alinéa 8, à substituer aux mots « du public » les mots « de tous les publics », pour que soient bien prises en compte toutes les personnes en situation de handicap.

Mme la présidente. La parole est à Mme Barbara Bessot Ballot, pour soutenir l'amendement n° 2708.

Mme Barbara Bessot Ballot. Cet amendement constitue un amendement purement rédactionnel visant à intégrer, à l'article 4, la notion d'accessibilité à la mobilité pour tous les publics.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce sont des précisions tout à fait bienvenues. Avis favorable.

(Les amendements identiques n°s 1511 et 2708, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Pichereau, pour soutenir l'amendement n° 2060.

M. Damien Pichereau. L'article 4 définit les principales missions de l'autorité organisatrice de mobilité. Par cet amendement, dont l'initiative revient à notre collègue Bénédicte Peyrol, nous proposons d'y ajouter l'organisation des différentes formes de mobilité et l'intermodalité en matière de répartition territoriale des points de vente physiques. En effet, dans de nombreux territoires ruraux, les habitants sont confrontés à la fermeture progressive de l'ensemble des guichets physiques d'accueil et de vente de

titres de transport. Si les publics les plus jeunes ont la faculté d'accéder aux outils numériques, ces fermetures se font au détriment d'une partie non négligeable de la population française, qui n'a pas accès à ces outils ou ne sait pas s'en servir. Il convient donc de prévoir que l'AOM puisse mettre en œuvre des moyens pour pallier l'absence de ces points de vente physiques.

(L'amendement n° 2060, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2928.

Mme Valérie Lacroute. Les contrats de mobilité doivent intégrer la stratégie d'implantation des aires de covoiturage, qui doivent être réparties de façon équilibrée et cohérente dans chacune des régions.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je vous demande de retirer cet amendement au bénéfice de l'amendement n° 2026 de Mme Luquet.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous souhaitez préciser que le chef de filat de la région s'étend à la question des aires de covoiturage, en plus des aires de mobilité. La notion d'aire de mobilité se veut justement plus large que les aires de covoiturage, en intégrant des services supplémentaires comme une borne d'information multimodale de recharge électrique des véhicules en autopartage, dans une approche « multiservicielle ». Je vous propose de retirer votre amendement au bénéfice de l'amendement n° 2026, qui précise que ces aires de mobilité ne concernent pas simplement le milieu rural, mais également l'ensemble des bassins de mobilité.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je suis bonne joueuse et retire mon amendement. Mme Luquet étant aussi Seine-et-Marnaise, c'est une affaire conjointe !

(L'amendement n° 2928 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 2026.

Mme Aude Luquet. Je tiens à remercier ma collègue Valérie Lacroute, qui est effectivement Seine-et-Marnaise, comme moi. Nous avons à cœur de défendre non seulement la Seine-et-Marne, mais aussi l'ensemble du territoire. Comme l'a indiqué Mme la ministre, pour éviter les disparités entre les différentes collectivités, et dans un souci d'efficacité, les aires de mobilité ne doivent pas être implantées exclusivement dans les zones rurales. Je vous remercie de votre avis favorable.

(L'amendement n° 2026, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 702 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(L'amendement n° 702, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 93 de M. Martial Saddier est défendu.

(L'amendement n° 93, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 2021, 1554 et 2965, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Annaïg Le Meur, pour soutenir l'amendement n° 2021.

Mme Annaïg Le Meur. Les usagers individuels doivent pouvoir avoir accès à une offre suffisante de recharge sur l'ensemble du territoire, si nous souhaitons opérer une véritable transition des véhicules à moteur thermique vers des véhicules à émissions faibles ou nulles en CO₂. Il en va de même pour les opérateurs de mobilité, qui doivent pouvoir s'appuyer sur les infrastructures et les réseaux nécessaires. L'aménagement de ces infrastructures sur le territoire doit se faire en accord avec les besoins exprimés par les collectivités territoriales concernées. L'amendement vise donc à l'établissement, en concertation avec les collectivités territoriales, les autorités organisatrices de mobilité et les services de l'État, d'un schéma directeur du transport propre.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 1554.

Mme Laurianne Rossi. Cet amendement, qui poursuit le même objectif, vise à conférer à l'autorité organisatrice régionale le chef de filat pour les modalités d'aménagement et de déploiement des infrastructures de recharge et d'avitaillement en énergie verte, afin d'assurer un déploiement équilibré et cohérent de ces infrastructures et de ces bornes de recharge sur l'ensemble du ressort territorial de la région. Il prévoit également que ces modalités d'aménagement et de déploiement intègrent le contrat opérationnel de mobilité.

Il convient en effet de rendre accessibles au public, sur l'ensemble du territoire régional, ces infrastructures et ces bornes de recharge. Cette politique d'aménagement du territoire est une nécessité si nous voulons homogénéiser le déploiement de ces bornes et éviter l'écueil, que nous observons déjà dans nos territoires respectifs, consistant à ce que certaines intercommunalités ou certaines villes se spécialisent en choisissant une énergie particulière – l'hydrogène, par exemple, comme je le constate dans le département dont je suis élue. Il nous faut pouvoir nous assurer de l'égal déploiement de ces bornes sur l'ensemble du territoire et seule l'autorité régionale peut réaliser cette politique d'aménagement du territoire.

Mme la présidente. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 2965.

Mme Florence Lasserre-David. Le Sénat a introduit, à l'article 25 *bis* A, la prise en compte par les SRADDET – schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – d'un cadre d'action régional de déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et de stations d'avitaillement en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé. Puisque ce cadre d'action n'existe pas et que ses éléments constitutifs ne sont pas définis, cet article a été supprimé par la commission de l'Assemblée nationale, afin de reporter cette responsabilité dans les contrats opérationnels de mobilité.

Toutefois, les amendements adoptés en ce sens à l'article 4 ne mentionnent pas spécifiquement la planification du déploiement des bornes et stations de recharge et d'avitaillement au sein des contrats opérationnels de mobilité. L'amendement tend donc à ajouter cette précision dans l'article 4.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ces questions ont vocation à être traitées plutôt dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité qu'à propos du rôle de chef de file qui incombe aux régions. Ainsi, l'amendement n° 2021 ajouterait encore un schéma supplémentaire, ce à quoi je suis défavorable : ne multiplions pas les documents de planification.

Les deux autres amendements visent à modifier la partie de l'article 4 qui définit le rôle des régions comme chefs de file. Or, ce chef de filat des régions englobe bien leur action de coordination de toutes les formes de mobilité. Cet objet trouvera mieux sa place dans les contrats opérationnels élaborés à l'échelle des bassins de mobilité.

Je demande donc le retrait de ces amendements, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. J'irai dans le même sens que le rapporteur. En tant que conseiller régional de la région Auvergne-Rhône-Alpes – et ce n'est pas moi qui ai fait les grandes régions ! –, je tiens à rappeler que toutes les régions ne se ressemblent pas. Il faut parfois six à sept heures de déplacement pour joindre les deux extrémités de certaines d'entre elles, comme celle que je connais parfaitement, puisque j'ai la chance d'en être vice-président, comme d'autres dans cette salle.

M. Jean-Paul Lecoq. Cumulard !

M. Martial Saddier. Pour aller dans le sens du rapporteur, j'insiste sur le fait qu'à force d'ajouter toutes les planifications possibles dans le SRADDET, notre mandat sera terminé avant que l'élaboration de ce schéma ne le soit.

Un autre danger est qu'à force de tout flécher et d'expliquer dans ce texte que ce sont les régions qui font tout, les étages inférieurs refuseront de continuer à financer, arguant que, puisque c'est désormais la région qui planifie, qui décide et qui inscrit, c'est aussi elle qui paye. Or, la région n'a pas forcément les moyens de financer.

J'en appelle donc, comme l'a fait le rapporteur, à la simplification. Ne chargeons pas trop la barque de ces schémas régionaux avec la planification et n'oublions pas que, là où il se fait quelque chose dans les territoires, et même si certaines collectivités ont des moyens financiers différents, un projet n'aboutit que si l'on parvient à réaliser un tour de table financier complet. Si la région se retrouve seule, il ne se fera pas grand-chose.

Mme la présidente. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Je m'exprimerai dans le même esprit que M. Saddier. En effet, il ne faut pas trop charger la barque des régions. Comme je l'ai vu lorsque j'étais maire, il existe des syndicats départementaux d'électrification qui font le job. Il faut faire confiance aux territoires.

Dans le cadre du rapport sur l'hydrogène qui m'a été confié par Mme la ministre, nous avons eu cette réflexion sur les plans de déploiement et nous nous sommes inspirés de ce qui avait été fait pour l'électrique. On voit bien que confier cette action aux régions n'est pas la solution. Raisonnons donc à l'échelle des bassins de mobilité, sans donner les pleins pouvoirs à la région en la matière. Je suis donc entièrement d'accord avec le rapporteur et avec M. Saddier.

M. Martial Saddier. Ne le répétez pas trop !

(L'amendement n° 2021 est retiré.)

(Les amendements n° 1554 et 2965, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2929.

Mme Valérie Lacroute. Afin d'assurer le caractère consensuel du projet de cartographie ainsi élaboré, cet amendement conditionne son adoption au vote favorable d'au moins deux tiers des partenaires associés. Il s'agit en effet d'éviter que les régions n'imposent ces cartes de bassin de mobilité sans l'avis de tous les partenaires.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement transforme en effet la procédure de concertation prévue par le texte en une procédure de « codécision » et y intègre une condition de majorité difficile à atteindre, avec la majorité des deux tiers. Cela risque de freiner considérablement la définition des bassins de mobilité, qui est l'étape préalable à toute la mise en place du nouveau dispositif de gouvernance. Je demande le retrait de l'amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

(L'amendement n° 2929, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements identiques, n° 1552, 2317, 3055 et 3383.

L'amendement n° 1552 de M. Bertrand Pancher est défendu.

La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 2317.

M. Stéphane Demilly. Depuis le 1^{er} janvier 2017, l'intercommunalité à fiscalité propre a été généralisée sur l'ensemble du territoire de la République française, à l'exception de quatre îles monocommunes. Dotées de compétences polyvalentes dans les domaines du développement économique, de l'aménagement de l'espace et de l'urbanisme, de l'environnement et de la voirie, ces intercommunalités, qu'elles soient communautés ou métropoles, sont devenues les premiers interlocuteurs des régions pour la définition et la mise en œuvre des stratégies régionales de développement durable des territoires. C'est notamment le cas pour la planification régionale de l'intermodalité.

Le titre I^{er} du projet de loi précise l'organisation territoriale des mobilités en incitant à la prise de compétence d'organisation de la mobilité par les communautés de communes, compétence déjà exercée de plein droit par les autres catégories d'intercommunalités à fiscalité propre – métropoles, communautés urbaines ou communautés d'agglomération.

Il est par ailleurs souhaitable de garantir la coproduction de la cartographie des bassins de mobilité entre les régions et les intercommunalités à fiscalité propre.

Dans un souci de cohérence de l'action publique, il n'est pas envisageable qu'une intercommunalité à fiscalité propre comporte plusieurs bassins de mobilité. En revanche, dans certaines situations et contextes territoriaux, il sera pertinent de regrouper plusieurs intercommunalités à fiscalité propre au sein d'un même bassin de mobilité. Tel est l'objet de cet amendement n° 2317.

Mme la présidente. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3055.

Mme Monica Michel. Le titre I^{er} du projet de loi précise l'organisation territoriale des mobilités en incitant à la prise de compétence d'organisation de la mobilité par les communautés de communes, compétence déjà exercée de plein droit par les autres catégories d'intercommunalités à fiscalité propre.

Dans un souci de cohérence de l'action publique, il n'est pas envisageable qu'une intercommunalité à fiscalité propre comporte plusieurs bassins de mobilité. En revanche, dans certaines situations et contextes territoriaux, il serait pertinent de regrouper plusieurs intercommunalités à fiscalité propre au sein d'un même bassin de mobilité. Tel est l'objet de cet amendement n° 3055.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3383.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit d'être très clairs en la matière : le périmètre du bassin de mobilité doit pouvoir recouvrir plusieurs EPCI et un EPCI ne doit pas pouvoir être découpé entre plusieurs bassins de mobilité, sinon avec son accord. Il faut en effet éviter une organisation qui ne serait plus cohérente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements identiques ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis favorable. *(Murmures d'approbation sur les bancs du groupe LR.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(Les amendements identiques n° 1552, 2317, 3055 et 3383 sont adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de neuf amendements, n° 27, 94, 1056, 1061, 1299, 1951, 2931, 3223 et 2930, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 27, 94, 1056, 1061, 1299, 1951, 2931 et 3223 sont identiques.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 27.

M. Vincent Descoeur. Il tend à préciser que, lorsqu'une cartographie des bassins de mobilité a, comme c'est le cas dans plusieurs régions, déjà été réalisée à la date de promulgation de la loi d'orientation des mobilités, la région n'est pas tenue d'engager la procédure.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 94.

M. Martial Saddier. Il est défendu, car il a été excellemment présenté par mon collègue Descoeur.

Mme la présidente. L'amendement n° 1056 de Mme Émilie Bonnivard est défendu.

La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n° 1061.

Mme Véronique Louwagie. Si l'article 4 vise à organiser une procédure pour rendre plus efficace et plus efficiente l'organisation de la mobilité par la réalisation des investissements et les prises de décision, le Sénat a, pour rendre plus opérationnelles les différentes actions, introduit les contrats opérationnels de mobilité conclus par la région intervenant en qualité de chef de file. Afin d'éviter de refaire ce qui a déjà été fait, l'amendement tend à ce que soient repris en compte les travaux déjà engagés et réalisés.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 1299.

M. Fabrice Brun. Certains territoires se sont déjà organisés pour travailler sur leurs flux de mobilité et définir des bassins de mobilité. Afin de respecter le travail réalisé notamment par les élus locaux et les acteurs du transport, nous proposons d'inscrire dans la loi que ce travail, lorsqu'il est fait, ne doit pas être refait.

Mme la présidente. La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 1951.

M. Benoit Simian. Faisons confiance aux territoires. Ce principe, répété depuis le début de l'examen du texte, est l'esprit même de cet amendement. Simplifions, en tenant compte des cartographies existantes des bassins de mobilité.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2931.

Mme Valérie Lacroute. Si vous me le permettez, je voudrais saluer mes parents, qui se trouvent dans le public. (*Mmes et MM. les députés applaudissent.*) Le hasard fait bien les choses de temps en temps.

Pour revenir à notre sujet, l'amendement vise à dispenser les régions ayant déjà dressé une cartographie des bassins de mobilité de refaire ce travail. L'idée est d'alléger la tâche des régions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3223.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2930.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Quel talent !

Mme Valérie Lacroute. Dans le même esprit que mon amendement précédent, celui-ci vise à donner aux régions un délai supplémentaire pour retravailler la cartographie des bassins de mobilité qu'elles auraient déjà réalisée.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons longuement examiné cette série d'amendements en commission. Je redonne la précision que nous avons alors apportée : les régions ayant déjà travaillé à l'élaboration d'une cartographie des bassins de mobilité dans leur territoire n'auront pas à

refaire les études et les analyses préparatoires. En revanche, elles devront soumettre leur projet de cartographie à la procédure de concertation prévue par le projet de loi, puisque celle-ci n'a pas forcément eu lieu. Nous maintenons donc la concertation, mais dispensons les régions de toute l'analyse qui précède l'élaboration de la cartographie. Mon avis est défavorable sur la série d'amendements identiques.

Madame Lacroute, malgré tout votre talent, votre amendement n° 2930 fixe un délai maximal pour les régions : étant, comme vous le savez, opposé aux délais, j'émet, là aussi, un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. De même que je n'étais pas favorable à une procédure très lourde d'adoption du projet de cartographie – la faisant dépendre de l'assentiment d'au moins deux tiers des partenaires associés –, je ne suis pas plus favorable à cette rédaction qui pourrait conduire à la suppression de l'étape de concertation avec les collectivités locales. Le texte actuel repose sur un bon équilibre, que je vous propose de conserver. Mon avis est donc défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je ne partage pas tout à fait votre avis, donc je maintiens mes amendements.

(*Les amendements identiques n°s 27, 94, 1056, 1061, 1299, 1951, 2931 et 3223 ne sont pas adoptés.*)

(*L'amendement n° 2930 n'est pas adopté.*)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-huit heures trente-cinq, est reprise à dix-huit heures quarante-cinq.*)

Mme la présidente. La séance est reprise.

La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3056.

Mme Monica Michel. Le texte confie à la région la charge de définir les bassins de mobilité. En matière d'organisation des mobilités, il est essentiel de s'adapter aux réalités locales, afin d'assurer le maintien de la flexibilité. Dans ce cadre, la création de syndicats mixtes SRU s'inscrit nécessairement dans une démarche de coordination territoriale.

Afin de maintenir cette logique dans chaque territoire, le présent amendement vise à permettre à la région de déléguer la définition des bassins de mobilité aux syndicats mixtes SRU, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Si le contexte local l'exige, la région pourra tout à fait confier à un syndicat mixte l'élaboration et la concertation en matière de mobilité. Toutefois, la décision finale doit faire l'objet d'une délibération de la région. Il y va de sa responsabilité en tant que chef de file. Je suggère donc le retrait de l'amendement et émetts à défaut un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

Mme la présidente. Maintenez-vous l'amendement, madame Michel ?

Mme Monica Michel. Je le retire, madame la présidente.

M. Pierre Cordier. Ils ont de bons amendements, mais ils les retirent !

M. Gilles Lurton. C'est pourquoi je les dépose également !
(*L'amendement n° 3056 est retiré.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 900.

M. Guillaume Vuilletet, *rapporteur pour avis*. L'articulation de l'action publique en matière de mobilités, telle qu'elle découle du présent projet de loi, repose sur les autorités organisatrices de la mobilité à l'échelon local, d'une part, et, d'autre part, sur la définition des bassins de mobilité visant à tenir compte des besoins de nos concitoyens.

Toutefois, ces bassins de mobilité ont la curieuse idée de ne pas toujours respecter les frontières administratives, et je doute que la réorganisation et le redécoupage des intercommunalités effectués au cours des années précédentes aient arrangé les choses.

Près de 300 intercommunalités – futures autorités organisatrices de la mobilité – sont limitrophes mais de régions différentes. Près de 10 millions de personnes y vivent. Il est probable qu'elles aient des choses à se dire en matière de mobilité.

C'est pourquoi la commission des lois propose de prévoir la possibilité de définir les bassins de mobilité dans le cadre des coopérations interrégionales. Dépasser le cadre des régions permettra de mieux tenir compte des besoins des habitants et des usagers.

(*L'amendement n° 900, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 682 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est rédactionnel.

(*L'amendement n° 682, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 1607 de Mme Laurianne Rossi est défendu.

(*L'amendement n° 1607, ayant reçu un avis défavorable de la commission et du Gouvernement, est retiré.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3224.

M. Christophe Bouillon. Les contrats opérationnels de mobilité permettent de définir les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité.

Toutefois, de nombreuses actions – notamment le suivi de la mise en œuvre des opérations de mise en accessibilité – nécessitent une étroite collaboration de celles-ci avec les gestionnaires d'infrastructures et les gestionnaires de voirie. Le présent amendement offre aux régions la faculté de les associer aux contrats opérationnels de mobilité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, *rapporteur*. Demande de retrait ou avis défavorable. La rédaction que nous avons adoptée en commission me semble correspondre à un bon équilibre...

M. Pierre Cordier. Le texte est parfait !

M. Bruno Millienne, *rapporteur*. ...s'agissant du degré de précision atteint par la loi à propos de la liste des parties aux contrats de mobilité. La formulation « tout autre partenaire » permettra d'y associer les gestionnaires de voirie.

(*L'amendement n° 3224, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 1133.

Mme Emmanuelle Ménard. Les contrats opérationnels de mobilité permettent de définir les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité.

Toutefois, de nombreuses actions – notamment le suivi de la mise en œuvre des opérations de mise en accessibilité – nécessitent une étroite collaboration avec les gestionnaires d'infrastructures et les gestionnaires de voirie, notamment les communes. Le présent amendement offre aux régions la faculté de les associer aux contrats opérationnels de mobilité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, *rapporteur*. L'amendement est satisfait. Demande de retrait ou avis défavorable.

(*L'amendement n° 1133, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 338 et 901.

La parole est à M. Gérard Cherpion, pour soutenir l'amendement n° 338.

M. Gérard Cherpion. Il vise à prévoir que le contrat opérationnel de mobilité conclu par la région pour chaque bassin de mobilité situé sur son territoire peut associer une région limitrophe, afin de favoriser la coopération interrégionale si les mobilités sont importantes de part et d'autre des limites géographiques. Il s'agit de tenir compte de la continuité territoriale.

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 901.

M. Guillaume Vuilletet, *rapporteur pour avis*. Il est en parfaite cohérence avec l'amendement n° 900 dont j'ai sollicité l'adoption tout à l'heure. Il s'agit ici d'aller un peu plus loin, en tenant compte non seulement des continuités territoriales entre les autorités organisatrices de la mobilité, mais aussi de la notion d'axe.

En effet, il arrive que des équipements et des infrastructures traversent deux régions. Il me semble utile de les laisser, le cas échéant, harmoniser leur action publique et leur politique en la matière.

(*Les amendements identiques n°s 338 et 901, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 683 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est rédactionnel.

(L'amendement n° 683, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2966 de Mme Florence Lasserre-David est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. De façon générale, il n'est pas souhaitable que le législateur entre dans le détail de ce que doit ou ne doit pas contenir chaque contrat opérationnel de mobilité.

M. Martial Saddier. Très bien !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame Lasserre-David, je partage votre souhait d'assurer une bonne couverture du territoire en bornes de recharge et en stations d'avitaillement destinées aux véhicules électriques. Toutefois, j'estime que la bonne échelle est plutôt l'intercommunalité : nous aurons l'occasion d'aborder le sujet lors de l'examen du titre III du texte. Je suggère donc le retrait de l'amendement, au bénéfice de l'amendement n° 2782, que nous examinerons ultérieurement.

(L'amendement n° 2966 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 684 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est rédactionnel.

(L'amendement n° 684, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 2934.

M. Jean-Marie Sermier. Les contrats opérationnels de mobilité ont le mérite d'offrir une visibilité dans le temps. Il faut en fixer la durée. Il nous semble important de préciser dans le texte qu'ils sont conclus pour une durée de six ans.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Sermier, je comprends bien que vous souhaitiez fixer la durée des contrats opérationnels de mobilité. Toutefois, dans certains cas, une durée de six ans peut s'avérer un peu courte.

Par ailleurs, le texte adopté en commission prévoit que les parties au contrat décideront de la durée pour laquelle il est conclu. Faisons-leur confiance pour décider de la durée normale et nécessaire permettant d'appliquer le contrat. Avis défavorable.

(L'amendement n° 2934, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 2280.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le présent amendement vise à remplacer l'obligation de présenter au comité des partenaires un bilan annuel de la mise en œuvre de chaque

contrat opérationnel de mobilité par une démarche – qui nous semble moins lourde – de compte rendu annuel de chaque autorité organisatrice.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je précise que nous avons tous, en commission, contribué à l'élaboration de l'amendement.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est exact !

M. Martial Saddier. Nous avons eu un long débat. Nous étions nombreux, sur tous les bancs, à demander l'adoption d'une telle simplification en séance publique.

(L'amendement n° 2280 est adopté, et les amendements n° 615, 2935, 902 et 903 tombent.)

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 904.

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis. L'idée qui sous-tend l'amendement est la suivante : le Gouvernement tient à éviter que le comité des partenaires ne devienne une sorte de grand Parlement permanent de la mobilité, réunissant profusion d'acteurs divers et variés. Il doit rester centré sur les usagers et les employeurs.

Toutefois, il peut être opportun, dans le cadre d'une autorité organisatrice de la mobilité ou d'un bassin de mobilité, de comprendre les besoins et de mesurer le ressenti de la politique publique menée en la matière. De telles occasions permettraient de réunir les acteurs territoriaux concernés afin d'évoquer la mobilité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce sujet a été longuement abordé lors de nos débats en commission. Monsieur le rapporteur pour avis, nous comprenons tout fait la logique de votre argumentaire. En pratique, toutefois, les régions ont toute latitude pour organiser des démarches de consultation. J'estime que votre amendement est satisfait. J'en suggère le retrait et émettrais à défaut un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Maintenez-vous l'amendement, monsieur Vuilletet ?

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis. Oui, s'agissant d'un amendement de la commission des lois.

(L'amendement n° 904 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Cherpion, pour soutenir l'amendement n° 285.

M. Gérard Cherpion. Il ne vise pas à alourdir le système, mais à le modifier légèrement.

Le texte fait des régions les autorités organisatrices des mobilités dans leur espace territorial. Elles organisent notamment le service de transport ferroviaire et créent des interactions multimodales destinées à favoriser la mobilité des voyageurs.

Afin d'organiser le service de transport ferroviaire intrarégional en adéquation avec les besoins des usagers, elles mettent en place une instance de concertation, les comités régionaux de services de transport – COREST.

Si le Gouvernement souhaite favoriser la mobilité ferroviaire des voyageurs au profit du réseau de lignes à grande vitesse et d'Intercités qui maillent le territoire, il doit favoriser la possibilité, pour les régions, d'anticiper cette évolution et de participer activement à l'organisation de correspondances de qualité entre les réseaux de transport régional et les dessertes nationales par les lignes à grande vitesse et les Intercités.

Pour ce faire, l'amendement vise à mettre en place dans chaque région, sur le modèle des COREST, une instance de pilotage réunissant les opérateurs du réseau de lignes à grande vitesse et des Intercités, d'une part, et les représentants des régions, d'autre part.

Ainsi, celles-ci connaîtront les propositions de dessertes et d'horaires des offres grande vitesse et Intercités avant la commande des sillons, ce qui permettra à chaque opérateur d'adapter son offre de transport et d'optimiser les correspondances.

L'intérêt est de permettre aux salariés des entreprises et aux citoyens en général de prendre davantage le train, sous réserve que les correspondances soient bien en phase, et de développer l'attractivité économique et humaine de nos territoires en conséquence.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons rétabli en commission les comités de suivi des dessertes ferroviaires, supprimés par le Sénat. Je considère donc que l'amendement est satisfait. J'en suggère le retrait et émettrais à défaut un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Plusieurs dispositions issues du nouveau pacte ferroviaire, notamment les comités de desserte ferroviaire, ont été rétablies en commission. Par ailleurs, dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire, le rôle de coordination et d'architecte du système ferroviaire dévolu à SNCF Réseau a été renforcé, au profit notamment de la construction d'horaires cohérents. L'amendement est satisfait. J'en suggère le retrait et émettrais à défaut un avis défavorable.

(L'amendement n° 285 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 1470.

M. Vincent Descoeur. Il vise à préciser la composition du comité des partenaires, afin qu'il soit représentatif, tant des acteurs professionnels que des associations d'usagers.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Pierre Cordier. Défavorable, à mon avis.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Oui, monsieur Cordier, avis défavorable : laissons donc les collectivités et les AOM décider elles-mêmes de la composition du comité des partenaires, et de la dimension qu'elles lui donneront. Faisons confiance aux AOM.

(L'amendement n° 1470, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-François Cesarini, pour soutenir l'amendement n° 1347.

M. Jean-François Cesarini. Cette loi va créer des autorités organisatrices de mobilité partout dans le territoire et, par conséquent, des limites administratives. Or ces limites ne doivent pas être des frontières infranchissables, mais plutôt des interfaces. Les territoires dont on veut coordonner les mobilités ne s'arrêteront pas à des frontières administratives, comme celles des départements ou de la région. Pour vous donner un exemple, le trajet d'Avignon à Nîmes en bus prend aujourd'hui une heure et demie, contre vingt minutes en voiture.

M. Jean-Marie Sermier. C'est la cata, les bus Macron !

M. Jean-François Cesarini. Tout cela parce qu'il passe d'un département à l'autre et d'une région à l'autre. Les comités créés par ces AOM doivent donc fonctionner comme des interfaces. L'amendement propose, en conséquence, que ces comités des partenaires soient ouverts à des représentants des AOM des territoires limitrophes, afin de permettre une meilleure coordination, en s'appuyant non pas sur des frontières administratives, mais sur des bassins de vie. Nous devons être beaucoup plus cohérents sur ce point, sous peine de reconstruire un pays sur des frontières administratives anciennes et de rester tributaires d'un zonage qui ne correspond plus, depuis très longtemps, aux bassins de vie et aux réalités économiques, culturelles et démographiques.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons déjà répondu à votre préoccupation, il y a très peu de temps, puisque nous avons explicitement intégré les AOM limitrophes dans les dispositions relatives au contrat opérationnel de mobilité. J'estime donc, pour ma part, que votre amendement est satisfait, et je vous en demande le retrait, faute de quoi mon avis sera défavorable.

(L'amendement n° 1347, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet, pour soutenir l'amendement n° 2027.

Mme Aude Luquet. Il vise à préciser que le comité des partenaires se réunit au moins une fois par an, et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité.

(L'amendement n° 2027, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 1546 et 3378.

L'amendement n° 1546 de M. Bertrand Pancher est défendu.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3378.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de supprimer l'expression « avant toute évolution substantielle » parce qu'elle engendre un flou juridique. Qu'entend-on par « évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire » ? L'augmentation des tarifs de 1 % ? de 2 % ? Est-ce une évolution substantielle ? Il me semble plus judicieux de supprimer cette expression et d'instaurer une consultation annuelle des partenaires, comme on l'a vu précédemment, afin d'échanger sur ces sujets.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous nous dites, madame, que le mot « substantielle » est imprécis, mais le mot « évolution » seul, pour moi, l'est encore plus. D'autre part, contrairement à ce que dit votre amendement, le comité des partenaires n'est pas seulement un lieu où les acteurs vont échanger et discuter, mais une instance qui rendra des avis. Avis défavorable, donc.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. J'ai proposé de supprimer les deux mots en cause : « avant toute évolution substantielle ». Pour le coup, monsieur le rapporteur, je suis d'accord avec vous.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mais vous remplacez cette expression par « pour échanger notamment sur les évolutions ». Cela revient à supprimer « substantielle ». (« *Eh oui !* » sur les bancs du groupe LaREM.)

Mme Valérie Lacroute. D'accord, mais, dans le même temps, nous proposons de maintenir une consultation du comité au moins une fois par an. Mais le mieux serait effectivement de supprimer les deux mots.

(Les amendements identiques n° 1546 et 3378 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 704.

M. Vincent Descoeur. Il porte sur la participation au comité des partenaires des acteurs professionnels de la mobilité, que j'ai déjà eu l'occasion de défendre.

(L'amendement n° 704, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 975 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est un amendement de coordination.

(L'amendement n° 975, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Annaïg Le Meur, pour soutenir l'amendement n° 2038.

Mme Annaïg Le Meur. Il a pour but d'intégrer les communes et leurs groupements aux comités des partenaires, au même titre que les représentants des employeurs et des associations d'usagers et d'habitants.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'alinéa 21 porte sur le cas où une région devient AOM en lieu et place d'une communauté de communes qui ne s'est pas emparée de cette compé-

tence. Dès lors, le comité des partenaires peut être permanent, mais c'est à la région d'apprécier la situation et d'associer les communes, ou cette communauté de communes, aux travaux du comité des partenaires. Je vous demande donc de retirer votre amendement, faute de quoi mon avis sera défavorable.

(L'amendement n° 2038, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 686 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est rédactionnel.

(L'amendement n° 686, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n° 121, 1548 et 2938, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 1548 et 2938 sont identiques.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 121.

M. Martial Saddier. Compte tenu des compétences de la région en matière de transports, et des compétences des syndicats mixtes du type de ceux créés par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains – SRU –, cet amendement vise à faciliter la participation des départements et des régions à ces syndicats.

Mme la présidente. La parole est à M. Paul Molac, pour soutenir l'amendement n° 1548.

M. Paul Molac. C'est la même chose : les syndicats de type loi SRU disposent de trois compétences obligatoires visant à favoriser l'intermodalité. La région étant le chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel qu'elle soit aussi représentée au sein de chaque syndicat.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2938.

Mme Valérie Lacroute. C'est la même chose. Je voulais simplement ajouter que tous ces amendements que nous vous présentons – j'ai bien compris que j'étais dans l'opposition, tout le monde, je crois, s'en est rendu compte – ont été préparés, dans leur grande majorité, en concertation avec les autorités organisatrices responsables de transports, les régions, les départements et France urbaine.

Ils ont en outre fait l'objet d'échanges avec le Groupement des autorités responsables de transport – GART –, dont je suis membre du conseil d'administration, de même, d'ailleurs, que quelques-uns de mes collègues dans cet hémicycle. Ce travail a été conduit en collaboration et en partenariat avec les différentes associations.

Ces amendements sont donc cohérents. Je comprends bien que, dès lors qu'ils sont défendus par l'opposition, vous les repoussez, mais quand même... (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Je me permets de le dire, parce que, à la longue, ça devient un peu agaçant, d'autant plus que les réponses ne sont pas toujours très cohérentes. Ces amendements ont été travaillés avec les collectivités responsables de transports : ils contiennent donc des choses pertinentes.

M. Pierre Cordier. Très juste !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous n'allons pas entamer une polémique inutile dans l'hémicycle...

M. Jean-Marie Sermier. Les débats ne sont pas inutiles !

M. Bruno Millienne, rapporteur. ...d'autant que nous avons accepté certains des amendements de votre groupe. Ne vous agacez donc pas. Si je vous suis à la lettre, je devrais accepter cette série d'amendements. Or je vous signale qu'ils sont satisfaits par le droit existant : les régions peuvent déjà être membres de syndicats mixtes. Je vous demande donc le retrait de ces amendements, faute de quoi mon avis sera défavorable.

(L'amendement n° 121, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n° 1548 et 2938, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 687 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est rédactionnel.

(L'amendement n° 687, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Annaïg Le Meur, pour soutenir l'amendement n° 2054.

Mme Annaïg Le Meur. Par cohérence, et comme je suppose que j'aurais la même réponse que celle qui m'a été donnée précédemment, je retire cet amendement.

(L'amendement n° 2054 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 688 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est rédactionnel.

(L'amendement n° 688, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Paul Molac, pour soutenir l'amendement n° 943.

M. Paul Molac. La Fédération nationale des associations d'usagers des transports – FNAUT – constate des difficultés récurrentes dans l'organisation de l'articulation des dessertes et des correspondances pour les dessertes TER interrégionales, ainsi que pour les services nationaux et les services TER.

D'autre part, afin d'assurer l'effectivité des dispositions de l'article L. 2121-1-1 du code des transports relatif à la préservation des dessertes directes sans correspondance, elle souhaite pouvoir soumettre les difficultés d'application qu'elle pourrait constater à une instance supérieure.

Enfin, elle estime qu'une meilleure coordination des efforts financiers de régénération du réseau est souhaitable, notamment dans le cas où une partie de cet effort provient de fonds d'origine régionale.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne crois pas que ce soit le rôle du Conseil général de l'environnement et du développement durable – CGEDD. En plus, quand nous avons entendu les représentants de la FNAUT, ils ne nous ont pas demandé cela. Pour ces deux raisons, avis défavorable, ou demande de retrait.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Paul Molac.

M. Paul Molac. N'étant pas l'auteur de l'amendement, je ne peux pas le retirer.

(L'amendement n° 943 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 672 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est un amendement de coordination.

(L'amendement n° 672, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Cécile Rilhac, pour soutenir l'amendement n° 668.

Mme Cécile Rilhac. La lutte contre l'assignation à résidence doit faire partie intégrante de nos politiques de mobilité. C'est la première raison invoquée par cet amendement de Mme Rixain. Nous ne pouvons pas accepter que certains d'entre nous abandonnent leurs études ou refusent un emploi faute de transports adaptés et à des tarifs accessibles.

Certaines communes, bénéficiant de stationnements autour des gares du RER, se voient dans l'obligation d'adopter des stratégies de découragement pour désencombrer ces parkings et en favoriser l'accès à leurs habitants. Si des parkings-relais sont en cours d'ouverture aux portes de Paris, pour les gares les plus éloignées d'Île-de-France, le nombre de projets est largement insuffisant.

La gratuité de ces parcs pour les détenteurs d'un pass Navigo annuel, annoncée par la présidente de région, est une décision importante, mais il convient d'accélérer leur construction si nous voulons progresser. C'est pourquoi cet amendement vise à ce que la région ne puisse faire l'économie d'une réflexion poussée et d'une planification intégrée des modes d'accès aux gares, qui doivent se traduire par des actions coordonnées en faveur des transports collectifs. Une réflexion s'impose également sur la localisation, le dimensionnement et les conditions d'exploitation des parkings relais et de rabattement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cette précision que vous voulez apporter à l'alinéa 36 ne me semble pas utile, puisqu'il mentionne déjà l'intermodalité, la complémentarité entre les modes de transport et l'aménagement des gares. Considérant, pour ma part, que votre amendement est satisfait, je vous demande de le retirer, faute de quoi mon avis sera défavorable.

(L'amendement n° 668, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Pichereau, pour soutenir l'amendement n° 2062.

M. Damien Pichereau. L'alinéa 40 de l'article 4 prévoit que, lorsqu'il existe un ou plusieurs locaux de gare laissés vacants, le maire ou le président de l'EPCI peut proposer à l'État ou à la collectivité territoriale une convention de mise à disposition de ces locaux. Cet amendement propose d'introduire la

possibilité de demander des informations à l'affectataire des locaux, c'est-à-dire au gestionnaire des gares de voyageurs, quant à l'état et à l'utilisation envisagée de ces locaux.

(L'amendement n° 2062, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté et les amendements n°s 748 et 689 tombent.)

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 1642.

M. Stéphane Demilly. Comme vient de le rappeler Damien Pichereau, l'article 4 autorise de façon très pertinente la mise à disposition des gares fermées aux collectivités territoriales qui en font la demande. Un délai de réponse est prévu, mais il n'y a aucun dispositif en cas d'absence de réponse – et parfois, on peut attendre très longtemps ! Afin d'accélérer le traitement de ces demandes et, surtout, pour ne pas pénaliser les projets des collectivités, il me paraît nécessaire de prévoir des sanctions quand elles n'obtiennent pas de réponse.

Je suis prêt à admettre que cet amendement est un peu dur. Mais cet aiguillon me paraît nécessaire !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous soulevez là un vrai problème, rencontré par nombre d'élus locaux : il va en effet falloir le régler. Toutefois, la rédaction de votre amendement est un peu violente. Je préfère l'amendement n° 2062 de M. Pichereau, que nous venons d'adopter, et qui prévoit une intervention du préfet. Celui-ci me semble être le bon interlocuteur pour une médiation.

Si cette disposition s'avérait insuffisante, nous devrions retravailler sur ce sujet car, je le redis, c'est un problème bien réel. Je suggère le retrait ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 1642, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 4, amendé, est adopté.)

Après l'article 4

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 944 et 1955, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Paul Molac, pour soutenir l'amendement n° 944.

M. Paul Molac. Le Sénat, qui a déjà examiné ce texte en première lecture, a abrogé l'article L. 2121-9-1 du code des transports, issu de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, qui institue des « comités de suivi des dessertes » pour les services ferroviaires nationaux et régionaux. Ces comités seraient remplacés par des comités des partenaires pour les services de transport organisés par les autorités organisatrices urbaines et régionales.

Il convient pourtant de prévoir une instance de représentation des parties prenantes, dont les voyageurs, qui serait consultée sur la consistance de l'offre des services ferroviaires de voyageurs – lignes, fréquences, horaires, arrêts desservis... Ces comités seraient compétents pour les dessertes ferroviaires d'intérêt national concernant plusieurs régions, par bassins de dessertes cohérents géographiquement ; je pense par exemple au comité de desserte de la ligne Bordeaux-Marseille. Ils pourraient réunir des représentants de l'État,

les collectivités régionales concernées, SNCF Réseau, la ou les entreprises ferroviaires concernées, des représentants des intérêts économiques et des voyageurs. Ils réfléchiraient notamment à la politique de desserte, à la qualité de service et aux correspondances ; ils seraient également compétents sur le choix des matériels affectés à la réalisation des services.

Mme la présidente. La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 1955.

M. Benoit Simian. Nous connaissons tous les comités de ligne ; en tout cas, en Nouvelle Aquitaine, ils fonctionnent très bien et constituent un lieu d'échange et de démocratie précieux.

Mon amendement vise notamment à créer des comités de desserte pour les services librement organisés. Il a été travaillé avec la Fédération nationale des associations d'usagers des transports – FNAUT – qui s'est révélée tout à fait précieuse pour faire progresser les services de transport.

L'objectif est ici d'organiser un ou plusieurs rendez-vous annuels entre opérateurs et usagers. Le comité de desserte est un outil de démocratie participative qui permet d'échanger et de connaître les remontées du terrain.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le Sénat avait en effet supprimé les comités de suivi des dessertes ferroviaires, mais nous les avons rétablis en commission. Je rappelle que ces comités sont institués auprès des autorités organisatrices du transport ferroviaire, c'est-à-dire l'État et les régions : « permettant l'association des représentants des usagers, des associations représentant les personnes handicapées ainsi que des élus des collectivités territoriales concernées », ils « sont notamment consultés sur la politique de desserte et l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance, les tarifs, l'information des voyageurs, l'intermodalité, la qualité de service, la performance énergétique et écologique et la définition des caractéristiques des matériels affectés à la réalisation des services ».

Ces comités ont été créés par la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, mais le décret d'application permettant leur installation effective ne remonte qu'au 28 décembre dernier. C'est sans doute pour cette raison que ces amendements ont été présentés.

À mon sens, votre amendement est satisfait ; j'en demande donc le retrait.

Monsieur Simian, je vous ferai la même réponse : demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Paul Molac.

M. Paul Molac. C'est une bonne nouvelle, monsieur le rapporteur, pour tous les usagers : comme l'a rappelé M. Simian, ces comités sont essentiels pour connaître les impressions des usagers de la SNCF.

Je retire l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Je retire également mon amendement.
(*Les amendements n^{os} 944 et 1955 sont retirés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n^{os} 1962, 945 et 2448, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n^o 1962.

M. Benoit Simian. Cet amendement, également travaillé avec la FNAUT, vise à étendre aux associations d'usagers la consultation par l'État sur la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national. Cette consultation serait par ailleurs étendue à toute suppression du service d'embarquement des vélos non démontés à bord des trains – problème que nous connaissons tous.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n^o 945.

M. Bertrand Pancher. La loi prévoit que l'État consulte « les régions, départements et communes concernés par la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national ». Cet amendement vise à étendre cette consultation aux fédérations nationales d'associations d'usagers des transports.

C'est un point que nous avons évoqué en commission, madame la ministre : vous aviez indiqué qu'il existait des consultations. Nous nous sommes à nouveau rapprochés de la FNAUT, qui nous a confirmé son souhait de voir ces consultations imposées par la loi. Je fais donc appel à votre sagesse : il est indispensable de renforcer la consultation avec les usagers. Il n'est pas normal que l'on apprenne, et souvent, des modifications d'horaires de façon très tardive ! J'en ai été le témoin lors de la récente suppression d'un arrêt dans mon département, sur une ligne classique ; nous avons également connu une modification sur la ligne à grande vitesse. On ne doit plus apprendre de tels changements par la bande !

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n^o 2448.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement prévoit de soumettre à l'avis conforme des départements et des communes concernés toute création ou suppression d'une ligne, d'une desserte ou plus généralement de services de nature à affecter la qualité de service rendu aux usagers.

Nous avons évidemment tous en tête de multiples exemples de décisions prises sans concertation formelle avec les élus locaux concernés. Or leurs conséquences, directes ou indirectes, locales ou départementales, peuvent être importantes.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Simian, les nouvelles dispositions contenues à l'article 22 du présent projet de loi permettront de garantir la possibilité d'embarquer des vélos non démontés dans les trains. Les demandes des usagers devraient ainsi être satisfaites : demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Monsieur Pancher, je suis un peu étonné : les usagers sont déjà représentés dans les comités de suivi des dessertes. Je suggère donc le retrait ; à défaut, avis défavorable.

Monsieur Wulfranc, je suis défavorable à votre amendement, qui donne aux départements et aux communes un droit de veto sur toute création ou suppression d'une desserte ferroviaire par un service d'intérêt national, ainsi que sur toute fermeture de guichet.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Pancher, nous pourrions nous en expliquer avec la FNAUT, bien sûr ; mais l'article 23 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit des comités de desserte dans lesquels les usagers sont représentés. De plus, l'article 24 de cette même loi prévoit la consultation des collectivités sur l'évolution des services. Il ne paraît pas utile de mêler ces deux formes de consultation.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je retire à nouveau mon amendement, car je vous aime bien, monsieur le rapporteur, madame la ministre. (*Sourires.*) Vous avez pris l'engagement de vous rapprocher de la FNAUT : je vous fais confiance. Mais faites-le ! Je les ai rappelés entre nos réunions de commission et ces séances publiques : la FNAUT a souhaité que l'amendement soit à nouveau déposé. Il y a donc un problème d'application de ces dispositions, ou à tout le moins une incompréhension.

(*L'amendement n^o 945 est retiré.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Je veux saluer ici le travail du président de la FNAUT, M. Bruno Gazeau, qui est un garçon sérieux.

M. Bertrand Pancher. C'est vrai !

M. Benoit Simian. Il nous a en effet interpellés sur ce sujet.

Je ne suis guère convaincu par les arguments de M. le rapporteur. Mais, en effet, l'article 23 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire rend inutile cet amendement. Je le retire. Nous nous en expliquerons avec l'excellent président de la FNAUT. (*Sourires.*)

(*L'amendement n^o 1962 est retiré.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Je m'apprêtais à défendre l'amendement de notre collègue Wulfranc, mais je ne l'avais pas lu d'assez près : si l'organisation d'une consultation des collectivités territoriales lorsque l'on ferme un guichet ou lorsque l'on supprime un arrêt me paraît relever du bon sens, demander un avis conforme va trop loin ; l'avis devrait être consultatif. Mais, ainsi rectifié, l'amendement pourrait, je crois, faire l'unanimité.

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Cher collègue, je vous autorise à rectifier mon amendement, mais M. le rapporteur nous roule dans la farine quand il parle d'un veto.

M. Bruno Millienne, rapporteur. N'est-il pas question d'un « avis conforme » ?

M. Hubert Wulfranc. Tous ceux qui siègent aujourd'hui sur ces bancs et qui ont exercé quelques responsabilités savent que les directeurs des services publics – La Poste, ou autres – expliquent une décision en cinq minutes au maire. Celui-ci n'a aucunement la capacité de donner un avis formalisé, quand bien même celui-ci ne serait que consultatif.

M. Stéphane Demilly. C'est mieux !

M. Hubert Wulfranc. Lorsque le Président de la République annonce que l'avis du maire sera nécessaire pour fermer une classe, je m'interroge sur les conditions dans lesquelles celui-ci sera donné, et s'il y aura une délibération. J'admets que l'avis conforme que je préconise puisse présenter des difficultés du point de vue rédactionnel.

Tout le monde s'est moqué de moi lorsque j'ai présenté en commission « l'amendement pissotières » (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LaREM. – « Pas nous ! » sur les bancs du groupe LR*),...

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* J'ai dit que c'était important !

M. Hubert Wulfranc. ...sauf vous, madame la présidente de la commission.

Dans les gares disposant de toilettes publiques, les mairies doivent s'engager à assurer la propreté des lieux, à en gérer le fonctionnement et à en assumer les frais.

Il en va de même pour toutes ces compétences, qui sont déplacées vers le maire parce qu'elles n'intéressent personne. Au bout du compte, elles nécessitent plusieurs heures de travail, et donc un poste. Et ce sont toujours les mêmes qui paient – les communes, c'est-à-dire les contribuables locaux. Or les élus locaux et les maires en ont marre de ne pas avoir leur mot à dire ! C'est pourquoi, à défaut du veto ou de l'avis conforme, l'avis consultatif formalisé doit au moins être retenu. N'oublions pas les responsabilités politiques qui sont liées à tout cela ! Car, les élus le savent, c'est le maire, en premier lieu, qui prend les responsabilités et qui a par la suite les usagers sur le dos.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, *ministre.* Je ne peux pas laisser dire que les élus seraient consultés sur un coin de table et dans la précipitation.

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a introduit une réforme importante, qui, certes, n'a pas reçu votre approbation. Son article 24 prévoit en effet une obligation de consultation de l'ensemble des collectivités.

Le décret du 26 décembre 2018 fixe à l'État un délai de un an pour consulter les régions, les départements et les communes concernés avant « la création, la suppression ou la modification d'un service d'intérêt national ». Une entreprise ferroviaire dispose également de un an pour informer l'État, les régions, les départements et les communes concernés de la « modification de la consistance d'un service librement organisé ».

Ce délai est tout sauf de la précipitation. Je vous renvoie donc à ce décret, pris en application de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

Mme la présidente. Souhaitez-vous retirer votre amendement, monsieur Wulfranc ?

M. Hubert Wulfranc. Je le maintiens, madame la présidente, tout en prenant acte des propos de Mme la ministre. Je vérifierai ce point.

(L'amendement n° 2448 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Régis Juanico, pour soutenir l'amendement n° 3274.

M. Régis Juanico. L'ouverture à la concurrence du service de transport ferroviaire de voyageurs devant bouleverser de nombreuses pratiques et habitudes de l'opérateur historique, des autorités organisatrices de mobilité et des usagers pour leurs déplacements personnels comme professionnels, la représentation nationale doit être informée au moins une fois par législature des évolutions de l'offre de transport ferroviaire dans l'ensemble du territoire.

Cet amendement prévoit donc d'établir, sous l'autorité du Haut Comité du système de transport ferroviaire, un schéma national pour les dessertes qui relèvent d'une logique de déplacement national. Le document pourra faire l'objet d'une présentation et d'un débat au Parlement.

De même, un schéma de dessertes et de mobilités sera prévu pour les dessertes d'intérêt régional ou local.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, *rapporteur.* Avis défavorable. Comme nous l'avons beaucoup dit au cours de ces discussions, nous sommes défavorables à tout alourdissement du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – SRADDET.

Quant au Haut Comité du système de transport ferroviaire, cette instance d'information et de concertation des parties prenantes du système ferroviaire national débat des grands enjeux du secteur et effectue un suivi de ses aspects économiques. En pratique, il s'est rarement réuni depuis sa création, mais le Gouvernement a l'obligation de lui présenter périodiquement des informations sur les priorités de l'État en matière de transport ferroviaire. Cette instance n'a cependant pas autorité pour superviser l'élaboration du schéma visé par l'amendement.

(L'amendement n° 3274, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 5

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Dans la continuité de l'article 4, l'article 5 dispose que chaque AOM de plus de 100 000 habitants élabore un plan de mobilité, qui remplacera l'actuel plan de déplacements urbains au 1^{er} janvier 2021.

Ce plan traite de l'ensemble des mobilités, en prenant en compte non seulement les mobilités actives ou partagées, mais également le transport de marchandises et sa logistique – vous savez combien ce sujet me tient à cœur.

En commission, le groupe La République en marche a fait en sorte que ce texte insiste davantage sur la nécessité pour les AOM de se charger de ces aspects. Je pense en particulier à la localisation des différents points de ravitaillement en carburant alternatif dans le plan de mobilité, aux dispositions relatives au plan local d'urbanisme, permettant de prendre en compte les besoins en termes d'emprise logistique, ou à la réalisation d'aires de livraison indispensables pour un aménagement réfléchi de l'espace public.

En commission, notre groupe a également insisté sur la responsabilité de chaque acteur public de la lutte contre la pollution de l'air et de la préservation de la biodiversité. Cette volonté d'agir doit être présente de manière transversale pour toute action publique.

Afin de poursuivre cet engagement, le groupe La République en marche présentera un amendement, qui vise à renforcer la cohérence et la compatibilité des documents de planification, entre le plan de mobilité et le plan climat-air-énergie territorial – PCAET. Quant aux plus petites AOM, elles auront toujours la faculté d'adopter un plan de mobilité simplifié répondant à leurs besoins.

Par ailleurs, cet article entend améliorer les mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeurs. C'est dans ce sens que nous vous proposons un amendement qui visera à adopter ce plan dans les mêmes conditions que celles requises pour les accords d'entreprise, dans une logique de promotion du dialogue social sur ce sujet, au sein des entreprises.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Cet article prévoit en effet que les plans de déplacements urbains soient remplacés par des plans de mobilité, qui intégreront notamment des mesures de lutte contre l'étalement urbain. Notre groupe s'en félicite et salue la volonté affichée de lutter contre ce phénomène. L'équivalent d'un département français disparaît tous les sept ans, dévoré par le béton et le goudron.

Je m'inquiète cependant d'une possible dissonance cognitive entre les rédacteurs de ce projet de loi, sur laquelle j'attire l'attention de mes collègues devant se prononcer sur cet article. Si le projet de loi prévoit dans cet article de lutter contre l'étalement urbain, il détaille ensuite la programmation des investissements jusqu'en 2027, et le financement d'une pellette – le mot n'est pas trop fort – de grands projets inutiles, dont des contournements autoroutiers ou des lignes à grande vitesse qui accélèrent au contraire l'étalement urbain, l'artificialisation des sols et le réchauffement climatique. Pour que l'information de mes collègues soit complète, ces projets sont financés par des partenariats public-privé dont on sait qu'ils visent avant tout à dépouiller la puissance publique pour alimenter les dividendes du privé.

M. Vincent Descoeur. Ce n'est pas toujours le cas !

M. Loïc Prud'homme. Au-delà du projet de loi que nous discutons aujourd'hui, et face à l'urgence écologique, comment justifiez-vous l'acharnement de l'État à faire aboutir le grand contournement ouest de Strasbourg, le contournement de Rouen, la route Centre-Europe Atlantique – RCEA – et sa route nationale 147, le Grand Paris Seine Ouest, la liaison Lyon-Turin ou le projet EuropaCity, qui détruira des centaines d'hectares de terres agricoles pour le seul profit d'actionnaires accros au portefeuille ?

En cohérence avec les engagements et les valeurs que nous portons depuis le début, nous voterons cet article, pour les mesures de lutte contre l'étalement urbain qu'il comporte. Je veux cependant pointer une fois de plus la contradiction entre la volonté que vous affichez, madame la ministre, et la réalité des actes que prévoit ce projet de loi d'orientation des mobilités.

Comme le dit fort justement l'adage, « nos actes en disent plus que nos paroles ». En l'occurrence, nous verrons les actes des écocides perdurer à l'issue du vote de ce projet de loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3457.

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à insérer les équipements logistiques, qui sont essentiels pour la mobilité, dans la planification urbaine des plans locaux d'urbanisme – PLU –, des schémas de cohérence territoriale – SCoT – ainsi que dans les différents documents du Grand Paris.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le Sénat a adopté plusieurs dispositions, intégrées à l'article 5, qui donnent une dimension logistique aux principaux documents d'urbanisme. Cette préoccupation me semble donc suffisamment présente dans le texte.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur Sermier, de retirer votre amendement. À défaut, j'y donnerai un avis défavorable.

(L'amendement n° 3457, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, identiques, n°s 248, 772 et 1017.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 248.

M. Fabrice Brun. Il a pour objectif d'intégrer l'accessibilité dans les plans de mobilité. Pour que la société de demain soit plus inclusive, il est important de graver dans le marbre de la loi des objectifs clairs, pour des actes concrets.

Mme la présidente. L'amendement n° 772 de M. Jean-Pierre Vigier est défendu.

La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement n° 1017.

M. Gérard Menuel. Le présent amendement vise à ancrer l'accessibilité des réseaux de transport public dans la mobilité. L'accessibilité appartient en effet au pilier sociétal du développement durable.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable, ou demande de retrait. L'objectif de cohésion sociale est déjà assigné au plan de mobilité. Les obligations légales en matière d'accessibilité permettent de considérer que ces amendements sont satisfaits.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. C'est déjà dans la loi !

(Les amendements identiques n°s 248, 772 et 1017 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Gisèle Biémouret, pour soutenir l'amendement n° 3225.

Mme Gisèle Biémouret. L'article 5 propose de substituer aux actuels plans de déplacements urbains – PDU – des plans de mobilité renforcés, plus en phase avec les nouvelles problématiques de déplacement et de transport. Par souci de clarté, cet amendement propose que le plan prenne également en compte les spécificités, notamment topographiques et géographiques, des territoires.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je vous invite à retirer l'amendement puisque l'alinéa 5 de l'article 5 impose de prendre en compte « la diversité des composantes du territoire », ce qui inclut les caractéristiques topographiques et géographiques. Votre préoccupation est donc satisfaite par cette formulation.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 3225 est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 1716 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(L'amendement n° 1716, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 1495 et 3473.

La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 1495.

M. Stéphane Demilly. La commission a adopté plusieurs amendements visant à lutter contre les nuisances sonores. Je l'ai dit lors de la discussion générale, le bruit est un véritable fléau, responsable de troubles et d'un mal-être chez nombre de nos concitoyens.

Désormais, la lutte contre la pollution sonore est prise en compte dans la programmation des investissements de l'État dans les transports – c'est une très bonne chose.

Il s'agit d'un amendement de cohérence. Il précise que le plan de mobilité, qui détermine l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises dans le ressort territorial de l'AOM, contribue à la lutte contre la pollution sonore, au même titre qu'à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, à la lutte contre la pollution de l'air et à la préservation de la biodiversité.

La prise en compte des nuisances sonores par le plan de mobilité doit permettre le développement de solutions de mobilités propres et silencieuses.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Delpon, pour soutenir l'amendement n° 3473.

M. Michel Delpon. Cet amendement clôt ma trilogie contre la pollution sonore. Il est identique à celui qui vient d'être présenté.

Je me félicite que la lutte contre la pollution sonore soit prise en considération dans la programmation des investissements de l'État dans les transports.

(Les amendements identiques n°s 1495 et 3473, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 642 et 1066.

La parole est à Mme Valérie Bazin-Malgras, pour soutenir l'amendement n° 642.

Mme Valérie Bazin-Malgras. Cet amendement, déposé par Ian Boucard, prévoit la suppression de l'alinéa 8, relatif à l'étalement urbain, au motif que sa rédaction est imprécise.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement n° 1066.

M. Gérard Menuel. S'agissant de l'étalement urbain, les explications avancées par le rapporteur n'ont convaincu personne.

La décision en matière d'utilisation du foncier intervient le plus souvent après consultation. Elle est opposable aux tiers au travers des divers documents d'urbanisme : les schémas de cohérence territoriale, les PLU et les PLUI, lesquels fixent des objectifs et des règles en matière de désenclavement ou de limitation de l'étalement urbain.

Cet alinéa me semble donc inutile.

M. Jean-Marie Sermier. Non seulement inutile mais dangereux !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons déjà longuement évoqué l'étalement urbain. Je vous demande un peu de patience, car mon avis sera peut-être différent sur des amendements ultérieurs. Je vous invite à retirer ces amendements au profit d'un amendement qui sera examiné plus tard.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. J'aurais aimé que le rapporteur m'en dise plus. De quel amendement s'agit-il ?

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il s'agit des amendements identiques n°s 32 et suivants. Nous entendons vos inquiétudes au sujet de l'étalement urbain. En conséquence, nous acceptons d'apporter une précision qui rassurera tout le monde, mais nous tenons à la mention de la nécessaire limitation de l'étalement urbain.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Puisque cet amendement émane de mon collègue Vincent Descoeur, je retire le mien.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous ne l'auriez pas fait s'il avait émané de quelqu'un d'autre ?

(Les amendements identiques n°s 642 et 1066 sont retirés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'une série d'amendements identiques, n°s 32, 77, 466, 497, 587, 1065, 1462 et 3255.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 32.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à compléter l'alinéa 8 afin de se prémunir contre le risque de voir les plans de mobilité devenir prescriptifs en matière d'étalement urbain. Telle n'est pas leur vocation et il est bon de le préciser. Il faut veiller à ce que la vision de l'AOM ne s'impose pas aux collectivités.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier, pour soutenir l'amendement n° 77.

M. Jean-Pierre Vigier. L'amendement a été excellemment défendu par M. Descoeur.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 466.

M. Jean-Yves Bony. Il est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° 497 de Mme Jeanine Dubié est défendu.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 587.

M. Fabrice Brun. Nous voulons nous assurer que la hiérarchie des normes sera bien respectée, c'est-à-dire que les documents d'urbanisme primeront sur les plans de mobilité en matière d'étalement urbain.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement n° 1065.

M. Gérard Menuel. L'amendement vise à compléter l'alinéa 8 par les mots : « telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ».

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 1462.

M. Stéphane Demilly. Je dispose d'un argumentaire très bien rédigé mais je me contente de dire que l'amendement est défendu.

Mme la présidente. L'amendement n° 3255 de Mme Marie-Noëlle Battistel est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même si je considère que l'ajout est un peu superfétatoire, devant l'inquiétude de l'ensemble de l'hémicycle, je donne un avis favorable à cette série d'amendements afin de rassurer les acteurs concernés.

M. Vincent Descoeur. Vous êtes trop bon !

(Les amendements identiques n° 32, 77, 466, 497, 587, 1065, 1462 et 3255, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés à l'unanimité.)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

5

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures cinquante-cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

SERGE EZDRA