

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Discussion générale sur le projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831) (*M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs*)..... 2

Mardi 14 mai 2019
Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 50

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a débuté l'examen, sur le rapport de M. Bruno Millienne, Mme Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit, Mmes Bérangère Abba et Zivka Park, rapporteurs, du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (n° 1831).

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous avons le plaisir d'accueillir Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, pour examiner le projet de loi d'orientation des mobilités.

Notre commission a engagé depuis de nombreux mois un travail de fond sur le thème des mobilités, qui nous a permis d'étudier en profondeur cette problématique sous divers aspects. Nous avons ainsi entendu des représentants des transports ferroviaires, routiers, fluviaux, des nouvelles mobilités, des associations d'usagers, des élus locaux, ou encore des associations de protection de l'environnement. Tous nous ont livré des analyses très intéressantes. Je pense que ces travaux préparatoires auront été utiles pour appréhender l'ensemble des enjeux couverts par le projet de loi qui nous est soumis. Chacun de nos cinq rapporteurs a mené un travail impressionnant, puisque, au total, ils auront entendu près de 300 personnalités ou organismes.

Se sont saisies pour avis les commissions des finances, des lois et des affaires économiques, ainsi que la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Je souhaite donc la bienvenue à leurs rapporteurs respectifs.

La réunion de cet après-midi est réservée à la discussion générale. Nous commencerons l'examen des articles ce soir à 21 h 30. Comme cela vous a été rappelé, les articles du titre I^{er} A sont réservés, pour être examinés après le titre III, c'est-à-dire après l'article 29. Nous débiterons donc l'examen des articles par l'article 1^{er} du projet.

Je rappelle en outre que l'examen des articles 23 *bis* et 25 a été délégué au fond à la commission des affaires économiques.

Un certain nombre d'amendements ont été déclarés irrecevables. Chacun connaît mon opinion concernant l'article 40 de la Constitution et les règles de recevabilité financière des amendements. Je les rappelle néanmoins : tout amendement créant ou aggravant une dépense publique est irrecevable. C'est, par exemple, le cas des amendements qui créent des transferts de compétences entre collectivités territoriales. Un amendement qui réduit une recette publique peut être recevable s'il est correctement gagé. C'est le président de la commission des finances, à laquelle vos amendements ont été adressés, qui a jugé de la recevabilité financière de ceux-ci ; je suis moi-même signataire de certains amendements sur lesquels il s'est prononcé.

À ce stade, quatorze amendements ont également été déclarés irrecevables au titre de l'article 45 de la Constitution, qui proscrit les cavaliers législatifs. Je vous rappelle que les amendements doivent présenter un lien, même indirect, avec les dispositions du texte déposé ; le Conseil constitutionnel veille très attentivement au respect de cette exigence.

Mme la ministre assistera à nos travaux – je l'en remercie. Compte tenu du très grand nombre d'amendements que nous aurons à examiner au cours de ces deux semaines – plus de 3 000 ont été déposés –, il me semble que chacun aura l'occasion de s'exprimer dans le débat.

Je propose donc que la discussion générale soit close après les réponses de Mme la ministre aux orateurs des groupes.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Madame la présidente, mesdames et messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, je suis ravie d'être avec vous aujourd'hui pour débattre de ce projet de loi tant attendu – au vu du nombre d'amendements déposés, il suscite beaucoup d'attentes. Le texte qui vous est présenté est la traduction d'un engagement fort du Président de la République qui, dès la campagne présidentielle, avait souhaité que nous repensions en profondeur notre politique de mobilité, plus de trente ans après la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Les Assises nationales de la mobilité, qui se sont tenues à la fin de l'année 2017, avaient déjà permis de confirmer le constat majeur et préoccupant que les Français nous ont rappelé avec beaucoup de force ces derniers mois et que vous faites dans chacune de vos circonscriptions. Ce constat, c'est un sentiment d'injustice, le sentiment d'être dans un pays qui avance à deux vitesses : un pays où, pendant qu'on fait des trains à grande vitesse (TGV) pour les métropoles, le reste des réseaux se dégrade, faute d'entretien, et les trajets se rallongent ; un pays où les emplois sont aspirés dans les métropoles, pendant que les Français sont rejetés toujours plus loin pour se loger ; un pays où les trajets entre le domicile et le lieu de travail sont une vraie « galère » pour beaucoup de Français, qui n'ont souvent pas d'autre choix que la voiture individuelle – et prendre sa voiture tous les jours coûte cher, et cela exclut beaucoup de nos concitoyens.

Ce projet de loi répond donc à une priorité claire : s'occuper d'abord des transports du quotidien, en apportant des réponses à tous et partout. Il entend ainsi être un des piliers de la réponse du Gouvernement aux fractures qui minent le pays. Pour relever ce défi, ce n'est pas l'État seul – et encore moins depuis Paris – qui sait le mieux quelle est la réalité des besoins et comment y répondre.

Ma vision, c'est que le rôle de l'État est de fixer le cap, de faciliter et d'accompagner, mais ce sont bien les territoires qui doivent faire vivre les solutions proposées par ce texte et les adapter à leur situation. C'est d'ailleurs l'une des leçons du Grand débat : une demande forte de plus de proximité dans l'action publique. C'est la raison pour laquelle la méthode qui a prévalu pour l'élaboration de ce projet de loi est la concertation. Ce projet est le fruit d'un dialogue avec les collectivités, les associations, les entreprises pour apporter des solutions concrètes et efficaces pour nos concitoyens. Ce dialogue, engagé dans le cadre d'assises, n'a cessé de se poursuivre à chaque étape de la construction du texte. Vous y avez pris, mesdames et messieurs les députés, toute votre part et je veux vous remercier collectivement car vous vous êtes pleinement engagés : au sein de la commission, au sein des groupes politiques, dans vos circonscriptions ou durant les Assises nationales de la mobilité.

Le texte issu des travaux du Sénat, bien que comptant deux fois plus d'articles que le texte initial, respecte les grands équilibres que nous avons voulus. Je tiens à souligner le travail constructif qui a été fait avec le rapporteur du projet de loi au Sénat et l'esprit de responsabilité dont a fait preuve le Sénat lors de l'examen des principaux points du texte.

N'y fait exception que le déplacement du titre de programmation en tête de ce texte. Si je regrette ce choix, ce n'est pas une coquetterie d'auteur : je considère que cette première place revient aux collectivités, qui seront, demain, les plus à même d'apporter les solutions concrètes que nos concitoyens attendent. Par ailleurs, pendant trop longtemps, les

infrastructures ont été l'alpha et l'oméga de notre politique des transports. J'ai bien compris que le Sénat, notamment le rapporteur du texte, en faisait une ligne rouge. Aussi, voulant faire preuve à l'égard du Sénat de ce même esprit constructif que j'évoquais, je ne vous propose pas de redéplacer ce titre, mais je salue le choix de la commission d'examiner le texte dans son ordre d'origine.

L'examen de ce texte par l'Assemblée nationale est l'occasion de conforter l'équilibre du texte et d'aboutir sur les chantiers qui sont restés ouverts. Nous aurons notamment l'occasion de discuter de la proposition issue de la concertation sur la construction d'un cadre équilibré pour le déploiement d'applications de billettique multimodale, de préciser l'habilitation accordée, à l'article 14, à propos des expérimentations dans les zones peu denses, de préciser les conditions de mise en place d'un transfert de contrats de travail dans le transport interurbain à la suite des concertations que nous avons eues sur le sujet. D'autres sujets sont toujours l'objet de discussions et seront réglés en séance ; je pense en particulier aux sujets en lien avec la sortie du Grand débat, notamment le forfait mobilité sur lequel des discussions sont en cours entre partenaires sociaux.

Par ailleurs, l'article 20 sur la protection des travailleurs des plateformes faisant appel à des travailleurs indépendants a été supprimé par le Sénat. Il me semblait pourtant très important et suscitait beaucoup d'attentes, même si la rédaction initiale mérite d'être améliorée. Nous travaillons activement à une solution qui soit la plus équilibrée possible dans l'intérêt des travailleurs – j'aurai l'occasion d'y revenir.

Comme nous avons deux semaines pour examiner le détail de ce texte, j'en rappellerai seulement les grands axes, qui s'articulent autour des grands défis identifiés lors des Assises nationales de la mobilité.

En ce qui concerne, tout d'abord, le volet consacré à la gouvernance, objet de nombreux amendements, le Sénat a approuvé le dispositif élaboré en concertation avec les collectivités et leurs associations pour remédier à l'existence insupportable de zones blanches de la mobilité, en simplifiant l'exercice de la compétence mobilité par les collectivités et notamment par les intercommunalités. L'objectif est de faciliter la prise de compétence, et il ne me semblerait pas pertinent d'imposer des contraintes aux élus ou « d'enfermer » de façon trop précise les compétences. Il faut au contraire laisser des marges de manœuvre aux collectivités pour s'adapter au contexte local. Je crois qu'il faut leur faire confiance pour agir au mieux sur et pour leurs territoires.

La mise en place de contrats opérationnels de mobilité ou encore la création du comité des partenaires, pour associer les usagers et les employeurs à la définition des offres, sont des outils précieux pour améliorer la coordination entre les acteurs et apporter les réponses les mieux adaptées aux besoins.

Par ailleurs, le projet de loi comporte des dispositions importantes pour la mobilité inclusive avec le plan d'action pour la mobilité solidaire, ainsi que des mesures en faveur des personnes handicapées.

Le deuxième défi que ce projet de loi entend relever est celui de l'innovation. Des points importants restent à préciser au cours de nos débats. J'ai notamment évoqué le déploiement de systèmes de billettique multimodale ou l'expérimentation de nouvelles mobilités dans les territoires ruraux. Nous aurons l'occasion de discuter de ces deux sujets au cours des prochains jours.

Je pense également à la régulation des nouveaux services de mobilité en libre-service. L'option choisie par le Sénat a permis d'explicitier que ces services occupent le domaine public et donc que son gestionnaire doit pouvoir décider la place qu'il leur alloue, après avis des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Je ne doute pas que nos échanges contribueront à enrichir la proposition sur laquelle nous travaillons, qui devrait prendre une forme aboutie d'ici à l'examen en séance.

Enfin, il faut avancer sur le sujet de la protection des travailleurs des plateformes de voitures de transport avec chauffeur (VTC), comme je l'ai mentionné précédemment.

Quant au volet consacré aux mobilités propres et actives, les amendements déposés – plus de 900 ! – témoignent du vif intérêt suscité par ce titre, qu'il s'agisse des enjeux du verdissement des transports, incontournable pour atteindre nos objectifs climatiques et améliorer notre qualité de l'air, ou du renforcement de la place du vélo. Je me réjouis que le vélo suscite – comme il l'a déjà fait au Sénat – un tel intérêt. Néanmoins, je tiens à rappeler que jamais un Gouvernement n'a autant fait pour le vélo, bien sûr dans le projet de loi, avec l'identification des vélos pour lutter contre le vol, l'obligation de places de vélo dans les gares, la mise en place d'un « forfait mobilités durables », avec un plafond relevé à 400 euros par an, la généralisation des sas vélo ou encore le « savoir rouler », mais aussi, bien au-delà, avec un engagement financier sans précédent de l'État : pour le déploiement des politiques du vélo ou celui des infrastructures, via des appels à projets, des certificats d'économie d'énergie ou la dotation de soutien à l'investissement local.

Le Sénat a introduit un certain nombre de dispositions supplémentaires, comme des obligations sur l'équipement en places de vélos dans les trains ou les cars, mais je rappelle que ce n'est pas uniquement par la loi que nous servirons la cause du vélo, c'est bien par la dynamique que nous avons su impulser avec le plan vélo.

En ce qui concerne la programmation des infrastructures, l'équilibre du texte initial n'a pas été remis en cause au Sénat : nous avons donc une trajectoire réaliste et des priorités cohérentes, notamment l'entretien des infrastructures et les transports du quotidien. Le choix et le calendrier des projets qui seront financés ont été l'objet d'une concertation et sont cohérents. Je ne peux donc que vous mettre en garde contre la tentation d'ajouter tel ou tel projet à la liste – cela pourrait compromettre la cohérence globale.

En ce qui concerne le financement de cette programmation, l'État est bien au rendez-vous pour l'exercice 2019 : malgré une situation conjoncturelle compliquée, le budget voté de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est supérieur de 10 % au budget pour l'année 2018. Pour 2020 et les années suivantes, la question du financement reste en débat. Vous le savez, nous aurons à dégager 500 millions d'euros supplémentaires par an, par rapport à la trajectoire des finances publiques, à partir de l'an prochain, soit 200 millions d'euros de plus que cette année. Plusieurs propositions sont sur la table, nous aurons ce débat, mais c'est bien dans la loi de finances que les dispositions devront être inscrites, comme pour toute programmation.

Le dernier titre comporte des dispositions variées mais importantes, notamment sur les conséquences sociales de l'ouverture des bus à la concurrence dans le périmètre de la RATP et dans le transport interurbain. Je vous proposerai également, conformément aux annonces du Premier ministre, de libéraliser, de façon progressive et adaptée, le marché des pièces détachées ; c'est une mesure favorable tant au pouvoir d'achat des consommateurs qu'à la compétitivité des équipementiers de la filière automobile. Cet examen sera également

l'occasion d'introduire les dispositions sur le permis de conduire, annoncées par le Premier ministre et défendues par Mme Frédérique Dumas, auteure d'un rapport sur ce sujet. C'est aussi ce titre qui comporte de nombreuses dispositions permettant d'améliorer la compétitivité de nos ports et de notre filière maritime.

Les débats s'annoncent riches et, je n'en doute pas, constructifs. Je salue et remercie les rapporteurs et la présidente de la commission pour leur esprit constructif, ainsi que tous ceux qui sont mobilisés pour améliorer ce texte.

Les ambitions sont grandes : réduire les fractures sociales et territoriales, faire entrer notre politique de mobilité dans la modernité et préparer l'avenir. Mesdames et messieurs les députés, le rôle de l'Assemblée nationale et de votre commission est essentiel pour atteindre ces objectifs.

Mme la présidente Barbara Pompili. La parole est aux rapporteurs de notre commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame la ministre, mes chers collègues, mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises, tel est l'objectif ambitieux assigné à ce projet de loi et, plus spécifiquement, à son titre I^{er} relatif à la gouvernance, duquel vous m'avez fait l'honneur de me désigner rapporteur. Après avoir déjà bien amorcé nos travaux, par les traditionnelles et nombreuses auditions, je mesure tout autant l'ampleur que l'importance de la tâche qui est la mienne. L'idée que je m'en fais est celle-ci : ne conserver pour seul horizon que l'intérêt général, au-delà de toute question de chapelle partisane. J'aborde donc cette mission avec exigence : exigence envers moi-même de toujours conserver à l'esprit, au-delà nos premières tentations, cet impératif de faire primer l'intérêt général que j'évoquais ; exigence à l'égard de chacun d'entre nous lorsqu'il s'agira de débattre de nos amendements.

Quel sera mon état d'esprit au moment de les examiner ? Je souhaite le partager avec vous.

Le Sénat a apporté au texte des ajouts et modifications indéniablement utiles et bienvenus. Il a également, par moments, cédé à la tentation de dénaturer la philosophie initiale de certains articles ou de certaines dispositions. Je vous invite donc à conserver sur ce titre I^{er} relatif à la gouvernance tout ce que le Sénat aura pu apporter qui nous semblera aller dans le bon sens. Je sais cette position partagée par Mme la Ministre, dont toutes les personnalités que j'ai auditionnées m'ont dit le plaisir qu'elles ont eu à travailler avec elle et ses équipes dans le cadre de ces Assises nationales de la mobilité qui ont été un exercice exemplaire. Toutes m'ont également fait part de leur souhait de revenir à une version du texte plus proche des avant-projets qui ont circulé préalablement au dépôt du projet de loi sur le bureau du Sénat.

Après la première lecture au Sénat, il est à présent temps que nous prenions également toute notre part, et j'ai perçu que quelques amendements vont dans le sens que j'indiquais. Ils recevront de ma part un soutien sans réserve. En revanche, les amendements qui ont pour effet de complexifier un texte que l'on veut aussi simple et souple que possible pour les collectivités se heurteront, quant à eux, à ma bienveillante mais ferme opposition, car ce texte est destiné aux territoires ; il leur appartiendra donc de s'en emparer, le mieux, le plus rapidement possible, car les attentes sont grandes et anciennes. Vous le savez, je me revendique profondément attaché à la décentralisation, au fait de faire confiance à nos territoires et à leurs élus. Je suis attaché et attentif à la diversité de nos territoires qui portent

chacun leurs spécificités. C'est d'ailleurs tout le sens de mon engagement pour une plus grande reconnaissance du droit à la différenciation territoriale, mais la prise en compte des spécificités de nos territoires ne doit pas systématiquement passer, selon moi, par l'insertion dans la loi de dispositions particulières – chacun d'entre nous pourrait être enclin à céder à cette tentation pour contenter les habitants de son territoire.

Je vois, pour ma part, une autre manière bien plus efficace de répondre à cette préoccupation légitime que, parfois, je partage : offrir aux collectivités un cadre ambitieux, souple et garantissant pleinement le respect du principe de libre administration des collectivités territoriales. En somme, ce dont nous avons besoin et ce dont elles ont besoin, à quoi nous devons travailler, c'est la définition d'un cadre de confiance et de responsabilité. Si les collectivités ne s'emparent pas des outils mis à leur disposition, si elles ne s'emparent pas pleinement de leurs prérogatives, elles devront en rendre compte devant leurs citoyens électeurs.

Ce cadre, nous sommes en passe de le construire. Il doit permettre une couverture totale du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité. Il doit également permettre à la région d'assumer pleinement son rôle de chef de file. À ce titre, je me réjouis de l'ajout des contrats opérationnels de mobilité à l'article 4, car c'est la principale crainte qui m'était venue à la lecture du texte initial. Comment les régions auraient-elles effectivement assumé leurs prérogatives sans outil instaurant un minimum de contraintes et d'engagements réciproques ? Ce cadre doit aussi permettre aux usagers et aux employeurs d'être mieux et plus étroitement associés aux décisions prises par les collectivités en matière de mobilité. Là encore, les dispositions de l'article 4 permettent de satisfaire à cet impératif. Elles offrent en outre aux AOM la possibilité d'associer au comité des partenaires tout acteur dont la présence paraîtrait utile.

Mon propos n'est pas de vous livrer une analyse article par article du titre I^{er}. Il ne fait nul doute que vous avez pris connaissance avec la plus grande attention de l'état d'avancement des travaux qui a été mis à votre disposition. Je ne saurais toutefois conclure ce propos sans quelques mots sur la dimension sociale du texte, en particulier ses articles 6, 7 et 7 *bis* qui s'attachent à la question du handicap et des personnes en situation de vulnérabilité sociale. De ce point de vue, le projet de loi est ambitieux. Sans doute aurez-vous à cœur d'aller encore plus loin. J'y serai particulièrement attentif.

Mme Béragère Couillard, rapporteure. Madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, le projet de loi d'orientation des mobilités que nous allons examiner durant les deux prochaines semaines est un texte très attendu. Élaboré depuis près de deux ans, il est le résultat d'une large consultation menée lors des Assises nationales de la mobilité avec les territoires et les différents acteurs de la mobilité. Cette consultation a été saluée par l'ensemble des acteurs concernés. Cela a été souligné à de très nombreuses reprises au cours des auditions que j'ai menées ; je le fais à mon tour.

Ce projet de loi part d'un constat : aujourd'hui, notre politique des transports n'est plus toujours adaptée aux besoins et aux attentes de nos concitoyens, en particulier hors des centres-villes. Après le nouveau pacte ferroviaire, ce projet de loi d'orientation des mobilités constitue le second volet de la transformation de notre politique de mobilité. Ce projet de loi engage une transformation profonde pour répondre à un impératif énoncé par le Président de la République : améliorer concrètement la mobilité au quotidien de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transport plus efficaces, plus propres et accessibles.

Le titre II, « Réussir la révolution des nouvelles mobilités », dont j'ai l'honneur d'être la rapporteure, s'y attelle tout particulièrement. Il permet le développement d'innovations et de solutions de mobilité au service de tous. Cela passe par l'ouverture et l'accès aux données nécessaires au développement de services numériques multimodaux, mais aussi par le développement des véhicules autonomes ou encore l'encadrement des nouvelles formes de mobilité qui émergent sur notre territoire.

L'ouverture des données et le développement des services numériques de mobilité – notamment celui de calculateurs d'itinéraires et de billettiques multimodales – sont essentiels pour encourager l'intermodalité et lutter contre l'autosolisme. Les données qui seront rendues accessibles permettront de voir émerger de nouveaux services qui simplifieront de manière considérable les déplacements quotidiens de nos concitoyens, en particulier les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Ils permettront aussi de faciliter le recours à des formes de mobilité plus propres.

C'est pour ces raisons que le Gouvernement a fait le choix d'aller plus loin que le règlement européen délégué en élargissant le champ des données qui seront ouvertes aux données dites « dynamiques » et en accélérant le calendrier d'ouverture des données – au plus tard au mois de décembre 2021. C'est un choix la fois ambitieux et nécessaire qui permettra une information des usagers en temps réel.

Les articles 12 à 14 encouragent les innovations en matière de mobilité. Cela se traduit par la construction d'un cadre juridique applicable aux véhicules autonomes, permettant notamment l'adaptation des règles de sécurité, de responsabilité ou encore de formation. L'ouverture des données des véhicules autonomes et connectés permettra également de mieux prévenir et intervenir en cas d'accidents mais aussi de mieux connaître les flux de déplacements afin de mettre en place des services de transports adaptés aux besoins de nos concitoyens. L'article 14 crée un cadre juridique permettant le développement d'expérimentations de solutions de nouvelles mobilités, en particulier dans les territoires faiblement peuplés.

Dans un contexte où le taux d'occupation moyen des véhicules oscille entre 1,1 et 1,3 personne par véhicule, le développement de mobilités partagées, notamment le covoiturage, est une solution de nature à lutter contre l'autosolisme. En particulier, le covoiturage de courte distance est une solution pour les territoires dans lesquels les transports collectifs, aujourd'hui, ne permettent pas toujours de répondre aux besoins de mobilité quotidiens de nos concitoyens. Ce projet de loi apporte des outils concrets favorisant le développement de cette pratique, comme le versement d'une allocation aux personnes réalisant du covoiturage pour leurs trajets entre leur domicile et leur lieu de travail, la clarification du partage des frais entre conducteurs et passagers, et la création de voies réservées pour les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage.

L'essor de nouveaux services de mobilité partagée, en particulier des vélos et engins dits en *free-floating*, solutions innovantes et peu polluantes, est à encourager mais nécessite une régulation adaptée. Il faut donc donner aux collectivités les outils pour encadrer l'usage de ces engins et assurer un partage équilibré de l'espace public entre tous ses usagers.

Vous l'avez compris, l'ambition de ce texte, en particulier du titre II, est d'apporter des réponses aux besoins de nos concitoyens. Il est crucial de réduire les fractures sociales et territoriales tout en répondant concrètement à l'urgence climatique.

Enfin, le développement de plateformes numériques de mobilité, en particulier pour les VTC et la livraison, nécessite d'apporter des droits et des garanties aux indépendants qui travaillent *via* ces plateformes. Je proposerai donc que la charte prévue à l'article 20 du projet de loi soit complétée par un socle de droits, notamment un droit au refus de course et un droit à la déconnexion, dont bénéficieront tous les travailleurs concernés.

Je suis convaincue que nous aurons des débats riches et de qualité, car nous partageons tous le même objectif : améliorer concrètement la mobilité au quotidien, pour répondre aux attentes de tous les Français, dans tous les territoires.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Madame la ministre, mes chers collègues, en tant que rapporteur du titre III, je suis chargé des articles visant à rendre les mobilités plus propres et plus actives. C'est l'un des objectifs principaux de ce projet loi d'orientation. Dans le texte qui nous est transmis, je distinguerai cinq grandes orientations qui visent à permettre de l'atteindre.

La première est la promotion du vélo. Le texte initial du Gouvernement, qui décline le plan vélo, était déjà ambitieux. Rappelons que le plan vélo que vous-même, madame la ministre, avez présenté en présence du Premier ministre est le premier plan à financer le développement du vélo, et qu'il est doté de 350 millions d'euros sur sept ans.

Par ce projet de loi, le Gouvernement propose, entre autres, le développement des stationnements sécurisés et la création d'un registre unique d'identification, ce qui permettra de lutter contre le vol, l'un des freins au développement de cette mobilité. Je proposerai d'ajouter le développement des itinéraires cyclables en cas de rénovation de voies, avec l'objectif, à terme, d'un réseau continu.

Nombre d'entre nous ont également déposé des amendements pour promouvoir l'apprentissage et l'usage du vélo... et encadrer celui des trottinettes. Compte tenu du nombre d'amendements proposés je suis certain que cela nous fera débattre !

La deuxième orientation est le développement des infrastructures de recharge pour les véhicules à faibles émissions, en particulier pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Le projet de loi comportait des dispositions ambitieuses pour permettre le pré-équipement ou l'équipement de certains bâtiments. Il améliore également le droit à la prise. Je proposerai de renforcer cette logique. Rappelons que la loi relative à la transition énergétique prévoit 7 millions de points de recharge en France à l'horizon 2030 ; nous n'y parviendrons pas sans un changement d'échelle. Nous aurons donc à discuter du renforcement du pré-équipement et de l'équipement des copropriétés, afin de lever un obstacle important à l'achat de véhicules électrifiés : la difficulté à disposer d'une place de parking équipée.

Le troisième axe fort est la réorientation de notre filière automobile vers les véhicules à faibles émissions. Les industriels ne nous ont pas attendus pour investir et préparer l'avenir, et des programmes de développement sont en cours chez tous les constructeurs. Dans son approche « mobilité durable », la filière automobile française présente des scénarios selon lesquels la vente de véhicules neufs exclusivement diesel et essence pourrait prendre fin au cours des années 2030.

En tant que législateur travaillant à une loi d'orientation, nous devons avoir comme première priorité de donner de la visibilité : à nos concitoyens, qui doivent adapter leurs habitudes, à nos industriels, qui doivent effectuer une transformation de modèle de production, et à nos chercheurs, qui travaillent au développement de nouvelles technologies. J'en profite pour souligner l'excellence, parfois méconnue, de la recherche française en la matière.

Pour inscrire la France sur une trajectoire à la fois ambitieuse et réaliste, je proposerai trois objectifs complémentaires : introduire une perspective de progression, sur les dix ans qui viennent, du renouvellement des flottes d'entreprise ; atteindre la fin des ventes de véhicules neufs consommant des énergies fossiles en 2040 ; fixer un objectif de décarbonation complète des transports terrestre en 2050.

Le quatrième axe majeur de ce titre du texte est l'aide à la mobilité du quotidien. C'est l'esprit du « forfait mobilités durables » qui figure à l'article 26 : à la fois inciter aux mobilités actives et partagées, et aider nos concitoyens à financer leurs déplacements quotidiens.

Les négociations sont encore en cours entre les partenaires sociaux pour préciser le cadre de ce forfait. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas déposé d'amendements sur ce sujet et demanderai le retrait des amendements, en commission, portant sur l'article 26 ; pourtant je souhaite que la question des déplacements entre le domicile et le lieu de travail devienne un objet incontournable du dialogue social au sein d'une entreprise. C'est donc un sujet que nous aborderons en séance publique, dans trois semaines.

Le dernier axe, qui me tient particulièrement à cœur, en tant que président du Conseil national de l'air, est la lutte contre la pollution de proximité. C'est un sujet sanitaire majeur, car cette pollution est responsable de 50 000 à 60 000 décès prématurés chaque année en France.

Les transports, même s'ils ne sont pas la seule source de polluants, y contribuent fortement : plus de 60 % des oxydes d'azote et près de 25 % des particules fines PM_{2,5} viennent des transports.

Le Gouvernement a pris ses responsabilités en la matière, en proposant de rendre obligatoire la création de zones à faible émission dans les collectivités où les normes de pollution de l'air sont dépassées. Nous débattons des amendements visant à améliorer l'efficacité de ce nouveau dispositif... car nous devons agir pour offrir à tous la possibilité de respirer un air de meilleure qualité.

Vous l'aurez compris, nous allons traiter ensemble, dans les prochains jours, de sujets à la fois préoccupants et importants : préoccupants car les voyants sont au rouge en matière de changement climatique et de pollution de l'air, importants car ils conditionnent notre capacité à surmonter collectivement ces difficultés. Nous aurons plus d'un millier d'amendements à examiner sur ce seul titre III. Beaucoup sont défendus par les différents groupes de notre commission.

Je souhaite que nous abordions cette discussion dans un état d'esprit ouvert et exigeant, à la fois entre nous et avec Mme la ministre.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Madame la ministre, mes chers collègues, il y a presque trente-sept ans, la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, affirmait un droit au transport devant permettre de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité. La LOTI a longtemps fait référence, mais les modes de vie et le contexte ont changé. Victimes de plusieurs décennies de grands projets, au détriment de l'entretien des réseaux secondaires et capillaires, les politiques publiques de transport se sont perdues en chemin. Les dernières décennies furent celles des grandes annonces et des projets non financés, des décennies de sous-investissement dans les infrastructures dédiées aux déplacements du quotidien et de politiques encourageant l'usage de la voiture. Les Français aspirent aujourd'hui à des modes de transport moins coûteux et plus sobres en temps, en énergie et en carbone. Il nous faut répondre aux urgences climatiques et de santé publique, aux enjeux géostratégiques de souveraineté énergétique et préparer l'avenir en matière de mobilité.

Dès 2017, les Assises nationales de la mobilité, puis les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures et le rapport rendu par M. Jean-Cyril Spinetta ont permis une large concertation. Les propositions retenues dans le présent projet de loi sont également, je m'en félicite, le fruit d'échanges nourris entre la ministre chargée des transports et les exécutifs locaux. Ce projet de loi d'orientation des mobilités change radicalement de paradigme, se détachant d'une vision centrée sur les grandes infrastructures et s'attachant au quotidien et aux nouvelles mobilités, au plus près des besoins des Français et des territoires, tout en traduisant une forte exigence environnementale.

Le titre I^{er} A du projet de loi, à l'origine son titre IV, comportait un article unique établissant la programmation des investissements de l'État dans les transports. Un rapport annexé décline cette stratégie et définit les montants des dépenses de l'AFITF pour sa mise en œuvre. Cet article devenu article 1^{er} A fixe la stratégie d'investissement de l'État dans les transports pour les dix prochaines années. Il définit quatre objectifs : nous voulons réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité des zones enclavées et des territoires mal connectés aux grandes agglomérations ; nous voulons concentrer nos efforts sur les déplacements du quotidien et améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ; nous devons accélérer la transition énergétique en favorisant le rééquilibrage modal vers les transports les moins polluants ; nous devons aussi améliorer l'efficacité des transports de marchandises, en facilitant le report modal. Ce titre I^{er} A prévoit, pour y parvenir, cinq programmes d'investissement prioritaires : l'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ; la désaturation des grands nœuds ferroviaires ; le désenclavement des villes moyennes et des régions rurales ; le développement de l'usage de mobilités moins polluantes et de mobilités partagées ; le soutien à une politique de transport de marchandises ambitieuse.

Le rapport annexé décline la stratégie sous trois aspects.

En premier lieu, la programmation des investissements, qui fixe les dépenses de l'AFITF, prévoit une trajectoire d'augmentation importante, à hauteur de 40 % entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023, soit une enveloppe quinquennale de 13,4 milliards d'euros entre 2019 et 2023, qui sera portée à 14,3 milliards d'euros pour la période 2023-2027.

En deuxième lieu, le rapport annexé passe en revue les cinq programmes prioritaires pour préciser les modalités de leur mise en œuvre et pour indiquer les masses budgétaires globales prévues pour les principales opérations.

En troisième lieu, il confirme l'objectif d'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux, en rappelant le choix du Gouvernement de se fonder sur le scénario 2 défini par le Conseil d'orientation des infrastructures dans son rapport du mois de janvier 2018. Ce scénario privilégie la mise en œuvre des priorités de restauration et de modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien pendant une dizaine d'années à un niveau d'ambition élevé qui s'inscrit en rupture avec les pratiques antérieures, centrées sur les grands projets.

En ce qui concerne ce titre du projet de loi et ce rapport annexé, les modifications apportées au Sénat me semblent traduire une adhésion globale quant aux objectifs, même si la Haute assemblée a souhaité en modifier par endroits l'ordre et la formulation. Ces évolutions montrent que chacun a su s'affranchir des postures et travailler en se fondant sur des priorités communes. Des différences d'appréciation existent, évidemment, et nous y reviendrons à l'occasion de l'examen des articles, mais cette partie programmatique du projet de loi doit pouvoir faire consensus sur le fond. C'est d'ailleurs le sentiment qui ressort des nombreuses auditions que j'ai pu mener dans le cadre des travaux préparatoires avec l'ensemble des acteurs des mobilités – je rends également hommage à la concertation menée par Mme la ministre avec les exécutifs locaux, qui a permis de dégager des diagnostics et des priorités partagés.

Le Sénat a souhaité faire figurer dans le « dur » de la loi d'orientation, à l'article 1^{er} B, les montants des dépenses de l'AFITF prévues pour la décennie à venir. Or certaines composantes des ressources de l'AFITF sont plus incertaines que d'autres ; nous l'avons vu récemment avec l'attribution du surplus de recettes engendrées par les amendes radar. Nous sommes nous aussi attachés à la pérennité des ressources de l'AFITF, et nous serons tous attentifs à la sincérité et à la transparence du financement de cette programmation. C'est pourquoi nous réfléchissons avec le Gouvernement aux moyens de consolider et d'augmenter les recettes de l'AFITF. Plusieurs amendements ont été déposés en ce sens, qui nourriront notre réflexion. Nous partageons la volonté d'aboutir à ce que des orientations claires soient définies et à ce que rendez-vous soit pris pour les lois de finances.

Le Sénat a également su contenir les velléités d'allonger la liste des projets prioritaires du COI. Les travaux du COI sont le fruit de mois, voire d'années, d'observation du réseau d'infrastructures national. Il nous appartiendra de conserver les équilibres du scénario 2 retenu comme base de cette programmation ; il doit rester notre boussole.

Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, par le passé, la programmation des transports s'est trop souvent traduite par des échecs et des abandons. Ce texte, par son pragmatisme et son volontarisme, est un atout majeur pour réussir une politique des mobilités plus proche du quotidien de nos concitoyens. C'est un acte politique inédit et fort que celui de soumettre pour la première fois au Parlement cette programmation des investissements. C'est donc en toute confiance et avec enthousiasme que je m'engage avec vous dans l'examen de ce projet de loi tant attendu.

Mme Zivka Park, rapporteure. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, notre objectif, avec le projet de loi d'orientation des mobilités, est de réduire les fractures territoriales en améliorant concrètement les déplacements du quotidien, pour tous nos concitoyens, sur tous les territoires. Nous nous félicitons de la qualité du travail qui a été accompli en amont de la présentation de ce texte à l'Assemblée. Les Assises nationales de la mobilité ont été un temps d'échange et de dialogue avec les acteurs des mobilités et avec nos concitoyens.

Je tiens à remercier Mme la ministre, qui a honoré nos invitations sur les territoires, des déplacements qui, je suis sûre, lui auront permis de parfaire sa compréhension des enjeux de la question des mobilités pour les citoyens et les élus des territoires.

Ce projet de loi engage une transformation profonde des mobilités, comme chacun de mes collègues rapporteurs a pu l'exprimer. Il engage ainsi le développement des infrastructures pour le déploiement des voitures propres et la promotion des usages propres – nous aurons l'occasion d'évoquer le report modal vers le fluvial et le fret ferroviaire s'agissant de la circulation des marchandises.

Le titre V, dont je suis rapporteure, aborde toutes les mobilités des biens et des personnes : les mobilités routières, ferroviaires, fluviales et maritimes. En revanche, et à titre personnel, je tiens à exprimer le regret que l'aérien ne soit pas abordé dans ce projet de loi. Je ne désespère pas que ce secteur essentiel fasse l'objet d'un examen par la représentation nationale, après les premières avancées majeures obtenues lors des assises du transport aérien et de la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises, dite PACTE.

Le titre V introduit donc des mesures diverses couvrant l'ensemble des mobilités ainsi que des mesures de simplification. Une série d'entre elles concerne la sécurité routière. L'ensemble des mesures visant au renforcement de la répression des comportements augmentant le risque d'accident ont toutefois suscité des débats au Sénat.

Les mesures de simplification visent à améliorer la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire. Il faut permettre aux acteurs du secteur, notamment aux grands ports maritimes, d'opérer dans un cadre juridique stable, et de faire évoluer et moderniser un certain nombre de mesures liées à la navigation maritime et à la sécurité de la navigation fluviale. D'autre part, la circulation des marchandises s'intensifie, et il faut pouvoir favoriser des modes de transport des marchandises plus propres.

Le titre V opère également l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la RATP, avec un volet social. Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des services de transport public par autobus le 1^{er} janvier 2025, le Gouvernement souhaite établir une convergence des conditions d'intervention des différents opérateurs de ce secteur. Cette mise en concurrence pose la question d'un nouveau cadre légal spécifique pour prévoir le transfert des contrats de travail des salariés et la portabilité de certains droits issus du statut. Nous devons préparer les conditions de la réussite de ce transfert pour qu'il se passe dans les meilleures conditions, surtout en Île-de-France où l'on observe de fortes tensions sur le marché du travail s'agissant des machinistes-receveurs.

Le projet de loi prévoit ainsi, en cas de changement d'opérateur, le transfert au nouvel employeur des contrats de travail des salariés. Par ailleurs, cette poursuite des contrats s'accompagnera du transfert de garanties sociales de haut niveau.

Nous aurons l'occasion d'aborder ensemble la manière dont il conviendra de prendre en compte les spécificités de l'exploitation des transports dans le code du travail et dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Par ailleurs, le cadre social territorialisé suscite de nombreuses interrogations avec l'ouverture à la concurrence, notamment sa justification au regard des contraintes d'exploitation spécifiques connues.

L'ouverture à la concurrence des transports en Île-de-France comporte des enjeux en termes de cohérence du dispositif de sûreté. Il importe donc d'assurer un niveau élevé de

sûreté des personnes et des biens. Avec le développement du Grand Paris, dont la RATP est gestionnaire d'infrastructures, ce sont quatre lignes, 200 kilomètres de voies et 60 nouvelles gares qui viendront s'ajouter à un réseau francilien à forte densité. Le projet de loi confie l'ensemble du réseau métropolitain à un service de sûreté unifié et harmonisé, le groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR). L'objectif que nous devons nous fixer est d'assurer un haut niveau de sûreté pour les voyageurs, et d'éviter ainsi les risques d'une fragmentation de la gestion de la sûreté entre plusieurs acteurs ; c'est un enjeu essentiel.

Le permis de conduire, les franchissements des passages à niveau sont autant de sujets que nous examinerons. Je ne peux évoquer toutes les mesures, tant ce titre est riche, et nous aurons l'occasion de discuter de celles visant à simplifier l'ensemble des mobilités ou à améliorer la compétitivité des transports qui vont dans le sens de la transition écologique, sans jamais oublier les impératifs de sécurité et de sûreté.

Mme la présidente Barbara Pompili. Chers collègues, la parole est maintenant aux rapporteurs pour avis des autres commissions et de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, la commission des affaires économiques s'est saisie de quinze articles, dont deux au fond au titre de ses compétences en matière d'industrie et d'énergie.

Notre commission a émis un avis favorable à l'adoption du projet de loi. Elle a toutefois adopté quarante amendements que je vous présenterai en tant que rapporteur pour avis. Ils visent à compléter certaines mesures pour accélérer encore le déploiement de véhicules propres et améliorer à la fois l'empreinte écologique de notre pays et la compétitivité de notre industrie.

Tout d'abord, j'ai la conviction que l'installation de bornes de recharge électrique doit être davantage encouragée et facilitée. Le texte prévoit une prise en charge portée de 40 % à 75 % des coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique publiques *via* le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE). Cette mesure ayant été prévue pour une durée de trois ans, je proposerai une application de la mesure jusqu'à la fin de l'année 2022 et non jusqu'à la fin de l'année 2021, comme le prévoit le texte initial.

Le texte renforce également les obligations de pré-équipement et d'équipement en bornes des bâtiments neufs ou rénovés. Ayant constaté qu'aucune mesure de contrôle du respect de ces obligations n'était prévue, je proposerai de les inclure dans le champ d'application du contrôle du respect des règles de construction.

Le texte entend aussi clarifier et élargir le bénéfice du droit à la prise. Aujourd'hui, obtenir l'autorisation d'installer une borne dans sa copropriété est un véritable chemin de croix. Le droit en vigueur prévoit un délai maximal de neuf mois entre la demande initiale d'un locataire et la réponse du syndic. Je vous proposerai un amendement afin de réduire ce délai à trois mois.

Le texte ne se limite pas à la mobilité électrique, qui ne peut encore couvrir l'ensemble des usages. Il crée ainsi un dispositif de complément de rémunération pour les producteurs de biogaz par méthanisation ou stockage de déchets dont le biogaz ne peut être injecté dans les réseaux de gaz naturel, faute de réseau. Il prévoit également que les stations

GNV, gaz naturel véhicule, puissent être raccordées au réseau de transport de gaz, au lieu des réseaux de transport et de distribution comme c'est aujourd'hui la règle, afin de réduire les coûts de compression et de bénéficier des hautes pressions offertes par le réseau de transport. Ces deux mesures sont très attendues pour débloquer la réalisation de certains projets, et les acteurs que j'ai auditionnés ont hâte qu'elles entrent en vigueur le plus rapidement possible.

Par ailleurs, le Sénat a souhaité introduire de nouvelles obligations pour le verdissement des flottes d'entreprises. Ces dispositions ont reçu le plein soutien de la commission des affaires économiques, car les flottes d'entreprise jouent un rôle de locomotive sur le marché automobile. Nous proposerons d'ailleurs d'aller plus loin en ce qui concerne les grandes entreprises en portant à 20 % le taux minimal d'acquisition de véhicules propres.

En outre, je vous proposerai un mécanisme de sanction et de suivi public inspiré du principe de stigmatisation, ou *name and shame*. Sans sanction prévue dans la loi, ces obligations risqueraient en effet de demeurer théoriques.

Enfin, j'estime qu'une loi d'orientation des mobilités se doit de fixer des objectifs de long terme, ambitieux. À ce titre, je considère primordial d'inscrire dans la loi l'objectif de la fin de la vente de véhicules 100 % essence et diesel à l'horizon 2040.

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. La commission des lois s'est saisie pour avis du titre I^{er}, qui concerne l'organisation des collectivités territoriales, donc le pouvoir local.

Avec cette notion de mobilité, le problème des déplacements quitte le champ des seules questions de transport pour entrer dans celui de l'aménagement du territoire. Nous sommes particulièrement intéressés non seulement par la notion de couverture du territoire, prévue par le texte, à laquelle nous adhérons complètement, avec des AOM qui devront couvrir l'ensemble du territoire, mais aussi celle de frontière. Le Sénat a introduit l'idée de bassins de mobilité et de contrats opérationnels de mobilité. En effet, les frontières administratives ne sont pas forcément l'alpha et l'oméga des bassins de vie de notre territoire. Nous avons donc souhaité examiner en particulier des amendements qui permettraient de résoudre ce problème : comment assurer une coopération, une coordination et une définition de l'action publique en matière de mobilité dans les bassins de vie dont le périmètre ne coïncide pas avec un périmètre administratif ?

Deuxième axe, nous nous sommes arrêtés sur les ressources des collectivités en la matière, mais nous allons pouvoir en débattre très bientôt.

Enfin, il faudrait savoir utiliser le foncier rendu disponible par l'activité des opérateurs principaux de transport pour favoriser justement l'intermodalité, une complémentarité des modes de transport et peut-être des à-côtés qui viennent aujourd'hui compléter le transport, le quotidien et l'activité économique.

Mme Monica Michel, rapporteure pour avis de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation. Mes chers collègues, je tiens à la fois à remercier la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation pour la confiance qu'elle m'a témoignée en me confiant ce rôle de rapporteure pour avis et à souligner l'exemplarité de la méthode suivie par Mme la ministre Élisabeth Borne dans l'élaboration de ce texte. Cette méthode a été saluée en préambule des différentes auditions auxquelles j'ai assisté ; les

associations d'élus locaux y ont largement participé et leurs avis ont été pris en compte. Je tiens également à remercier mes collègues rapporteurs au fond qui ont accepté de m'associer à leurs auditions.

L'ambition que manifeste ce texte pour les collectivités territoriales peut se résumer dans le triptyque suivant : couverture de l'ensemble du territoire ; ouverture des données sur les déplacements et la circulation ; moins de voitures ou autres véhicules émetteurs de polluants atmosphériques.

Le premier enjeu est de combler les zones blanches de la mobilité estimées aujourd'hui à 80 % du territoire, en instaurant le maillage territorial le plus fin et le plus développé possible. Le texte entend renforcer le couple que forment l'intercommunalité et la région dans l'organisation des mobilités et prévoit un schéma de gouvernance permettant l'exercice de la compétence par l'une ou l'autre collectivité en privilégiant l'échelon intercommunal selon le choix des communes. Comme vous le savez, le projet de loi incite donc à ce que, sur le territoire des communes qui n'ont pas encore transféré la compétence à la communauté de communes, la compétence soit attribuée soit à l'intercommunalité soit à la région, dans un mécanisme de recherche de l'acteur le mieux à même d'exercer la compétence.

Par ailleurs, le projet de loi privilégie les syndicats mixtes regroupant plusieurs intercommunalités pour exercer la compétence d'organisation de la mobilité, notamment en les autorisant à réduire le versement mobilité dans les intercommunalités peu denses ou présentant un moindre dynamisme économique afin de ne pas faire payer aux territoires périurbains les transports collectifs lourds mis en place dans les cœurs d'agglomération.

Le deuxième enjeu concerne la collecte et l'ouverture des données de déplacement permettant le développement de services numériques de mobilité. Les auditions ont notamment mis à jour des problématiques concernant l'article 9, qui confie aux régions et aux métropoles la mission d'animer les démarches d'ouverture des données, et l'article 11, qui confie aux régions la mission de veiller à l'existence de services d'information multimodale. Par ailleurs, l'article 10 oblige les différents acteurs sous la responsabilité des AOM à collecter et à ouvrir les données sur l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des services réguliers de transport public.

Le troisième enjeu concerne la nécessité de restreindre les émissions carbonées. Le projet de loi prévoit l'obligation de mettre en place une zone à faibles émissions (ZFE) avant le 31 décembre 2020. À ce jour, seule la Ville de Paris et les métropoles de Grenoble et Strasbourg ont mis en place des restrictions de circulation permanentes pour améliorer la qualité de l'air qui s'apparentent à des zones à circulation restreinte, mais la tendance s'accélère puisque quinze collectivités ou groupements de collectivités ont signé le 8 octobre 2018 un engagement avec l'État afin de déployer une ZFE avant la fin de l'année 2020 sur leur territoire.

Les collectivités territoriales sont donc bien les acteurs principaux des multiples enjeux de ce projet de loi. Je présenterai au nom de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation une série d'amendements visant à renforcer l'effectivité des mesures proposées.

Mme la présidente Barbara Pompili. Chers collègues, avant de donner la parole à Mme la ministre, je vous indique que Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la

commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, m'a fait savoir qu'elle exprimerait la position de la commission des finances à l'occasion de l'examen des amendements.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je veux d'abord saluer le travail des rapporteurs, qui ont mené des auditions très utiles. Cette présentation des titres montre la diversité des leviers mobilisables pour apporter de meilleures réponses en matière de mobilité, notamment pour les déplacements du quotidien – un sujet que les Français, ils l'ont exprimé fortement ces derniers mois, placent au cœur de leurs préoccupations. Cet objectif, partagé de tous, doit être atteint en réduisant la pollution de l'air et la pollution sonore, objets de nombreux amendements.

Mme Bérangère Abba l'a souligné, l'aménagement du territoire doit être intégré à toute politique de mobilité. La réorientation de notre politique d'investissements dans les transports doit réduire les fractures que nous avons contribué à créer, du moins à accentuer, en donnant la part trop belle aux grandes infrastructures, aux lignes à grande vitesse en particulier. Dans les choix que nous faisons, nous devons veiller à l'aménagement et à la cohésion des territoires.

Plusieurs rapporteurs l'ont rappelé, la sécurité et la sûreté sont des enjeux présents dans les différents titres du projet de loi. Il ne faut pas oublier la dimension sociale de nombreuses dispositions : celles qui ont trait à l'accès à la mobilité des personnes les plus vulnérables et des personnes fragiles, notamment les personnes handicapées ; celles qui concernent les travailleurs – je pense aux dispositions qui accompagnent l'ouverture à la concurrence des transports publics, notamment en Île-de-France, mais aussi aux dispositions qui assurent la protection des travailleurs des plateformes. Ils ne doivent pas être la variable d'ajustement de ces nouvelles politiques de mobilité.

Mme Zivka Park regrette que ce texte ne traite pas du transport aérien, et il est vrai que des dispositions de niveau législatif pourraient s'avérer utiles. Mais ce projet de loi, qui concerne les autres secteurs, est déjà très riche. Par ailleurs, je solliciterai une habilitation à légiférer par ordonnances sur la transformation des ports de l'axe Seine en un établissement unique ; des discussions étant en cours avec l'ensemble des acteurs concernés, je vous soumettrai cette proposition lors de l'examen en séance publique.

Je salue à nouveau la qualité du travail des rapporteurs et me réjouis de débattre de ces sujets ces prochains jours.

Mme la présidente Barbara Pompili. La parole est aux orateurs des groupes.

M. Damien Pichereau. Un Français sur quatre a déjà refusé une offre d'emploi ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre. Parallèlement, 80 % du territoire ne sont pas couverts par une autorité organisatrice de transport et l'état des lignes ferroviaires et des routes ne cesse de se dégrader. Tel est le constat que nous avons fait à notre arrivée.

Je ne rappellerai pas les actions que nous avons entreprises depuis, l'organisation des Assises nationales de la mobilité, l'installation du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), etc. Nous disposons désormais d'un projet de loi salué de tous. En premier lieu, il décentralise la question des mobilités et garantit la liberté des collectivités territoriales, en leur apportant une boîte à outils dans laquelle elles pourront piocher les solutions les mieux adaptées aux besoins de leurs habitants. La question de la gouvernance est centrale. Nous

saluons la volonté du Gouvernement de tracer une trajectoire ambitieuse et soucieuse de la régénération des transports du quotidien. Quelques questions subsistent néanmoins : nous aurons l'occasion de les évoquer en défendant nos amendements.

M. Jean-Marc Zulesi. Le groupe La République en Marche aborde ce texte avec entrain et enthousiasme. Il est l'aboutissement d'un travail de fond, mené pendant plus de dix-huit mois à vos côtés, madame la ministre, et auprès des acteurs de la mobilité. Il traduit une ambition sincère, celle de donner un souffle nouveau aux politiques de transport. Les enjeux sont nombreux, parmi lesquels l'aménagement durable du territoire, la transition énergétique, la transition numérique, le *free floating*, la lutte contre les émissions et les nuisances liées au transport. Ne perdons pas de vue notre priorité : servir, au-delà de toute considération, l'intérêt de l'utilisateur et simplifier la mobilité au quotidien sur tous les territoires. C'est à cette condition que nous pourrions rendre à chaque Français la liberté de se déplacer.

Mme Valérie Lacroute. Nous entamons enfin l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, plus de dix-huit mois après les Assises nationales, dans un contexte social encore agité, à la suite du fameux Grand débat. Ce texte était attendu ; le nombre d'amendements déposés témoigne de la place centrale de la mobilité dans le quotidien de nos concitoyens, des collectivités et des acteurs du transport.

Pour créer les conditions d'une mobilité facilitée pour tous, la gouvernance que propose le texte doit permettre aux collectivités d'en être les actrices, chacune à leur niveau ; il doit leur donner le temps et la souplesse pour s'organiser entre elles et prévoit même une réversibilité du transfert de compétences. Ce sont des signaux importants.

Ce texte est aussi l'occasion d'ajuster le modèle de l'Île-de-France. La région s'est dotée depuis plusieurs années d'une autorité organisatrice unique, à laquelle il faut donner les moyens de coordonner les différents acteurs de transports, d'assurer la sécurité des usagers, d'instaurer un cadre social équitable avec l'ouverture à la concurrence et d'améliorer l'offre sur tout le territoire.

Madame la ministre, ce projet de loi, technique et attendu, ne doit pas masquer l'inquiétude du groupe Les Républicains quant à l'insuffisance des moyens financiers consacrés à la mobilité – le Sénat ne s'y est pas trompé, en déplaçant la programmation des investissements de l'État au titre I^{er} – et à l'impérieuse nécessité de désenclaver, de façon prioritaire, les territoires.

M. Jean-Marie Sermier. Ce projet de loi, que nous examinerons durant deux semaines, est très important pour les ménages, puisque la mobilité constitue une bonne part de leurs charges et de leur temps ; il est essentiel pour les territoires, puisqu'aucune civilisation ne s'est construite sans voies de communication et que, sans transports, il n'y a pas d'économie.

Le groupe Les Républicains partage évidemment les objectifs du Gouvernement, la réduction de la fracture territoriale et l'amélioration de la propreté des transports. Mais vous vous avez tort, madame la ministre, d'opposer systématiquement la mobilité du quotidien et les grandes infrastructures : nous estimons que notre pays a bénéficié du TGV et nous nous félicitons des décisions qui ont été prises entre 1975 et 1985.

Par ailleurs, ce texte ne garantit en aucune manière un développement aisé des nouveaux modes de transport dans les zones peu denses, notamment rurales. Et si le vélo et le covoiturage peuvent s'y implanter, cela semble difficile pour le *free floating*.

Nous appelons aussi votre attention sur la nécessité de profiter des avancées technologiques des entreprises pour rénover notre parc automobile et éviter ainsi une casse industrielle prématurée. Nous prendrons nos responsabilités pour améliorer, lorsque ce sera possible, ce texte.

Mme Aude Luquet. C'est aux Romains, bâtisseurs infatigables, que nous devons le mot « route », une voie dont la construction suppose la rupture des obstacles. Nous n'avons eu de cesse, au cours des siècles, de tracer des routes terrestres, maritimes ou aériennes ; nous amenant toujours plus loin, toujours plus vite, elles nous ont permis de franchir de nombreux obstacles. Mais certains persistent, d'autres apparaissent, et avec eux, de nouveaux défis à relever.

Le premier est celui de l'assignation à résidence, qui peut résulter d'une absence d'offre de mobilité, d'un handicap ou de moyens financiers limités. Ce projet de loi fournit un ensemble d'outils pour dépasser ces obstacles. Nous saluons la volonté de couvrir 100 % du territoire par une AOM, afin de lutter contre le sentiment d'abandon d'une partie de la population. L'ouverture encadrée des données de mobilité, afin de proposer l'offre la plus adaptée, grâce à la multi-modalité et à une billetterie plus intégrée, est une bonne chose.

La mobilité physique rend possible toutes les autres. Or nombre d'usagers la vivent au quotidien comme une difficulté, une contrainte. C'est le cas notamment des personnes en situation de handicap, pour lesquelles nous devons défendre une mobilité inclusive et solidaire. Au-delà de ce que prévoit le texte – tarifs préférentiels, ouverture des données d'accessibilité – nous devons aller plus vite pour rendre les transports plus accessibles : la mise en accessibilité de la gare de Melun, ma ville, n'est-elle pas repoussée depuis des années ?

Par ailleurs, le coût des transports pèse lourdement dans le budget des ménages les plus fragiles. Les employeurs pourront prendre en charge tout ou partie des frais engagés par leurs salariés, grâce au « forfait mobilités durables ».

Réduire l'empreinte écologique des déplacements est un défi incontournable. Les transports, responsables en France d'un tiers des émissions de CO₂, ont un impact sur le climat, mais aussi sur la qualité de l'air. Plusieurs dispositions visent à verdir nos déplacements : le forfait mobilités durables ; la promotion des mobilités actives ; le maillage du territoire en stations de recharge et d'avitaillement en énergies alternatives ; la mise en place de zones à faibles émissions.

Mais le texte pouvait être plus ambitieux : le groupe du Mouvement démocrate et apparentés défendra des amendements visant à améliorer la lutte contre la pollution sonore et la promotion des énergies et carburants alternatifs comme l'hydrogène ou le biogaz, à renforcer la responsabilisation des entreprises en matière de flotte et de transport de marchandises, ou encore à renforcer la sécurité dans les transports en commun.

M. Christophe Bouillon. Madame la ministre, nous avons fait le même rêve : celui d'une grande loi d'orientation des mobilités qui englobe l'ensemble des propositions nées du succès des Assises de la mobilité. Malheureusement, et nous le savons que trop, il est une

machine qui brise les rêves : Bercy. Nous sommes donc devant un texte dont l'ambition est moindre.

Pour examiner ce projet de loi, il nous faut envisager trois questions : celle de l'urgence climatique, qui s'impose compte tenu de la part du transport dans la consommation d'énergie et dans les émissions de gaz à effet de serre ; la fracture territoriale, car de nombreux salariés n'ont pas d'alternative, ils doivent prendre la voiture pour se rendre à leur travail ; la fracture sociale, qui fait que la mobilité, pourtant essentielle, peut représenter une charge importante dans le budget et constituer parfois un luxe.

Sur la première de ces questions, je salue les dispositions qui concernent les mobilités actives, les mobilités partagées ou les mobilités propres. Malheureusement, le texte ne s'intéresse pas aux transports aérien et maritime, ce qui nous éloigne de l'urgence climatique.

S'agissant de la fracture territoriale, je me félicite des dispositions qui visent à ce que le territoire soit entièrement couvert par les AOM et qui concernent les bassins de mobilité. Pourtant, je regrette que le texte ne traite pas des fermetures de gares et de petites lignes, auxquelles nous continuons d'assister dans nos territoires.

Enfin, la prime de mobilité durable vise à réduire la fracture sociale. Nous déposerons des amendements visant à la rendre obligatoire.

Je conclurai en évoquant les financements, qui sont en quelque sorte le nerf de la guerre. Je ne suis pas sûr que les éléments contenus dans ce texte permettront de sortir du rouge les finances de l'AFITF. Conditionner une partie des financements aux recettes des amendes radars est une fausse bonne idée et n'est pas à la hauteur des enjeux.

Madame la ministre, vous avez parlé d'une « révolution » des mobilités. J'ai bien peur qu'*in fine*, vous ne nous proposiez que des petits matins : sont-ils ceux qui succèdent à une nuit de rêve, ou ceux qui augurent d'un grand soir ?

M. Stéphane Demilly. Ce projet de loi est attendu de longue date et a fait l'objet d'un important travail de concertation lors des Assises nationales de la mobilité. Nous espérons qu'il répondra aux attentes qu'il a suscitées.

S'il comporte diverses mesures techniques qui permettront en particulier de résoudre les problèmes de mobilité urbaine, il n'entraînera pas de changements majeurs dans la dépendance à la voiture en milieu rural. Dans ces territoires, la mobilité constitue le plus souvent un frein, une fracture et même un handicap, comme l'a très bien dit M. Damien Pichereau.

Ce texte est important car il relie la question de l'urgence environnementale à celle des infrastructures. Mais sur ce dernier point, le Gouvernement se montre assez flou sur les recettes qui permettront de réaliser ses projets d'investissements.

Si ce texte comporte d'excellentes choses, quelques sujets spécifiques méritent des éclaircissements. S'agissant de la limitation de la vitesse à 80 kilomètres par heure, le Sénat a voté une disposition qui autorise le préfet et le président du conseil départemental à relever cette limitation sur les routes dont ils ont la responsabilité : quelle est la position du rapporteur et du Gouvernement ? Sur le *free floating*, les propositions du Gouvernement vont dans le bon sens, puisqu'elles prévoient la mise en place d'un système d'autorisation préalable pour les

engins de déplacement personnel motorisés et la possibilité d’instaurer des règles de circulation : le vivre-ensemble exige que l’on n’abandonne pas sur le trottoir, et de façon anarchique, des milliers d’objets encombrants, comme on le constate tous les jours à Paris.

Je regrette que le E85 soit le grand absent de ce projet de loi. Ce biocarburant est le carburant le moins cher à la pompe – 1 euro de moins environ que les autres carburants, soit presque 50 euros d’économie sur un plein – ; il a un bon bilan carbone et permet de réduire très significativement les émissions de CO₂, au moment où la filière sucrière est confrontée à des défis économiques majeurs, du fait de la fin des quotas. Lors de l’examen du texte en commission des affaires économiques, le rapporteur pour avis a rejeté l’ensemble des amendements visant à promouvoir le bioéthanol, au motif que le biocarburant ne participait pas à la transition énergétique. C’est très mal connaître le sujet. Le ministre de la transition énergétique, M. François de Rugy, déclarait lui-même en séance publique, le 21 novembre : « En l’occurrence, le bilan carbone de l’éthanol, c’est-à-dire les émissions de CO₂ sur l’ensemble de son cycle de production, est beaucoup plus faible évidemment que celui de l’essence issue du pétrole. Cette filière mérite donc d’être soutenue. Aujourd’hui, elle est compétitive. » Madame la ministre, je souhaiterais connaître votre position et savoir si vous montrerez ouverte à des évolutions sur le E85 lors de nos débats.

Votre directeur de cabinet, tout comme la présidente de notre commission, m’en voudraient de ne pas aborder en conclusion le sujet du canal Seine-Nord Europe : j’ai bien noté à l’article 36 la volonté du Gouvernement de régionaliser la société de projet du canal. Il s’agit d’un grand projet européen aux vertus infrastructurelles, économiques et environnementales, financé à 50 % par l’Union européenne. Il reste à clarifier le mode de financement par l’État français : les échanges autour de ce projet de loi en fourniront peut-être l’occasion.

M. Loïc Prud’homme. Ce projet de loi ne répond pas à l’urgence : ni à l’urgence écologique, ni à l’urgence sociale et pas davantage à l’urgence sanitaire. Il ne permet pas de se déplacer moins, mieux et autrement pour préserver le climat, notre santé et les emplois.

Vous faites la part belle à la compétitivité, à la concurrence et au développement de nouveaux débouchés économiques pour les start-up. Vous nous parlez « voitures autonomes », « trottinettes jetables » et « mobilité » ; j’aurais préféré entendre « fret ferroviaire », « réseaux cyclables » et « transports écologiques ». Paradoxe unique au monde, nous finançons la route sur fonds publics à hauteur de 66 %, quand l’État ne finance le rail qu’à hauteur de 17 %. Il y aura plus de camions, moins de trains : c’est une ineptie en matière d’aménagement du territoire et de transition écologique. La suppression du train de primeurs de Perpignan à Rungis en est un exemple désolant : on annonce 20 000 camions de plus sur les routes. Heureusement, il semble que des gens plus clairvoyants que la majorité et le Gouvernement souhaitent investir pour sauver ce train. Vous continuez d’abandonner le ferroviaire : après que la SNCF a été mise en coupe réglée pendant plus de vingt ans par les directives européennes, c’est le tour des TER et de la RATP. Le choix du tout routier par les gouvernements successifs, dont le vôtre, est une faute politique majeure et une faute écologique, déjà irréversible.

Ce texte n’apporte pas non plus de réponse sociale. Mobilité des champs ou mobilité des villes, ceux qui trinquent sont toujours les plus fragiles. Les habitants des zones rurales sont oubliés ; l’aménagement du territoire ne répond pas aux besoins pour ce qui est du maillage fin ferroviaire ou des trains de nuit, outils pourtant essentiel de désenclavement.

En ville, la mise en place des fameuses ZFE relève d'un *green washing*, doublé d'un apartheid social. Vous culpabilisez ceux qui n'ont d'autre choix que de prendre leur voiture pour aller travailler. Vous pointez du doigt les voitures les plus polluantes, souvent celle des plus pauvres, sans même proposer d'alternative. C'est irresponsable et injuste.

L'urgence sanitaire n'est pas moins réelle. Selon une étude récente, la pollution de l'air serait responsable chaque année de 67 000 morts prématurées en France.

Il aurait fallu que ce projet de loi s'empare de ces enjeux de façon volontaire, et surtout globale. Il se réduit à la vision étriquée d'une mobilité 2.0 pour urbains privilégiés, alors que 40 % de la population vit dans une zone non desservie par les transports en commun.

Il faut aussi parler de la censure que vous avez organisée sur l'aérien : il est impossible de questionner l'organisation des transports et la transition écologique si l'on occulte la discussion sur le mode de transport le plus polluant qui soit.

Vous évitez de poser les bonnes questions, sans toutefois nous épargner vos mauvaises réponses. Vous nous faites perdre un temps précieux : il ne nous reste que deux ans pour changer entièrement l'organisation de notre société !

M. Hubert Wulfranc. Nous voyons plusieurs raisons pour rejeter ce projet de loi en l'état. D'abord, nous estimons que la programmation financière est insincère. Vous annoncez une hausse de 40 % des investissements par rapport à 2014-2018, une période « plate », ce qui est abusif. Vous dites suivre le scénario 2 du COI, mais vous êtes en deçà de ce que fixait le conseil d'orientation : 100 millions d'euros de moins par an pour la programmation pluriannuelle des routes, un écart encore plus important pour le fluvial et pas de montant de la part de l'État dans SNCF-Réseau. La programmation apparaît donc en sous-dotation chronique, et ce dès 2019.

Par ailleurs, les entreprises deviennent maîtresses du jeu sur le marché de la mobilité. Le droit à la mobilité remplace le droit au transport : les questions de l'accès aux transports en commun et de l'aménagement du territoire ne sont plus des enjeux prioritaires. Ce changement sémantique vise d'ailleurs à accompagner la mobilité professionnelle dans le sens d'une plus grande individualisation des pratiques, d'une flexibilité accrue des horaires et d'un pouvoir plus important du patronat, comme nous le verrons dans les dispositions relatives au comité des partenaires et au versement transport, qu'il sera possible d'ajuster à la baisse.

Quant au volet social, nous le jugeons indigent. Les AOM ne seront pas obligées, elles auront seulement la faculté d'aider la mobilité des publics fragiles ; certes, elles seront contraintes de mettre en place une politique tarifaire préférentielle pour les personnes handicapées. Tout cela reste très médiocre et flou. La portée du forfait mobilités durables est réduite, notamment pour ce qui est de l'articulation entre vélo et transports collectifs.

Enfin, comment ne pas souligner le volet qui consolide le « tout concurrentiel », avec une charte des plateformes facultative, qui écarte la requalification des travailleurs indépendants en salariés, et l'ouverture à la concurrence des réseaux franciliens, qui vise le démantèlement de l'entreprise RATP par la filialisation de ses activités, dans le droit fil de la SNCF ? Pour toutes ces raisons, le groupe de la Gauche démocrate et républicaine entre dans le débat avec la volonté farouche de combattre les orientations de ce texte.

M. Bertrand Pancher. Je veux commencer par souligner l'excellente concertation qui a précédé ce projet de loi. Tout le monde le constate – sauf ceux qui n'y ont pas mis les pieds – : les Assises nationales de la mobilité ont été un succès. On n'en retrouve cependant pas tous les fruits dans ce texte, madame la ministre. Lors des auditions que nous avons menées, il est apparu que si toutes les observations ont bien été prises en compte lors de la préparation du projet, l'Élysée et Matignon ont imposé au dernier moment des arbitrages funestes. Heureusement, le Sénat est revenu sur ces suppressions en adoptant une quarantaine d'amendements. Les députés du groupe Libertés et Territoires espèrent que ces modifications de bon sens seront maintenues.

S'agissant des investissements, le nerf de la guerre, nous savons que pour nous engager dans le scénario 2 bâti par le COI, les dépenses de l'AFITF doivent atteindre 3 milliards d'euros par an. Cela signifie qu'il faut compléter une trajectoire imparfaite. Les amendements du Sénat, dont c'est l'objet, devraient rassurer les acteurs engagés dans ces projets.

Nous croyons à la régulation dans ces domaines stratégiques : l'accès aux données de mobilité doit être contrôlé. Par ailleurs, la couverture complète des territoires doit être garantie, non par des principes mais par des moyens précis, identifiés... sans quoi tout ne sera que littérature ! Enfin, pour soutenir les nouvelles mobilités, notamment électriques, il faut des infrastructures et un plan d'investissement digne de ce nom. En effet, la pente est raide pour faire entrer le transport automobile dans la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je me réjouis que les objectifs de ce texte soient largement partagés. Il s'agit de répondre aux fractures sociale et territoriale, de lutter contre le changement climatique, d'offrir des solutions simples et pragmatiques et de laisser beaucoup de souplesse aux collectivités.

Monsieur Jean-Marie Sermier, je ne suis pas en train de dire que les TGV n'étaient pas utiles, mais que l'on peut regretter la part qu'ils ont prise dans nos investissements, au détriment de l'entretien des réseaux. C'est le constat que font les habitants de Rouen, de Clermont-Ferrand ou de Limoges, dont les trajets prennent plus de temps qu'il y a quelques décennies, alors que l'on a construit des lignes à grande vitesse ; c'est vrai aussi pour nos concitoyens qui résident à la périphérie des métropoles et qui, en raison de l'insuffisance de l'offre ferroviaire, doivent prendre leur voiture pour se rendre au travail. C'est l'excès, ou l'insuffisance des moyens consacrés aux politiques que je voulais souligner, sans parler de l'importance des petites lignes, auxquelles nous sommes tous attachés ici.

Monsieur Loïc Prud'homme, pendant des années, on ne s'est occupé que des territoires desservis par le ferroviaire. Mais comment se rend-on dans les gares, comment font nos concitoyens qui n'habitent pas à proximité d'une station ? Il est impossible d'envisager la mobilité au XXI^e siècle en imaginant que le train arrivera à la porte de chacun de nos concitoyens. Il est temps d'engager avec détermination cette révolution des mobilités, et de tirer parti des nouveaux modes de déplacement qui viennent en complément de la colonne vertébrale qu'est le train : vélo, mobilités partagées, transport à la demande. Ces enjeux ont été largement négligés.

Je suis très attachée à ce que les innovations profitent à l'ensemble des territoires. Je ne doute pas que les start-up viendront proposer de nouvelles solutions dans un périmètre de 500 mètres autour de la Tour Eiffel ; mais le défi qui nous anime, et je me tourne vers

M. Jean-Marc Zulesi, qui a largement participé aux ateliers de l'innovation, c'est bien que l'ensemble des territoires bénéficient des innovations. C'est le sens des appels à projets « France Mobilités ». Je vous invite à consulter la plateforme, qui recense près de 350 solutions de mobilité et fournit des exemples de déploiement dans près d'une centaine de territoires. Cela nous donne confiance dans la capacité d'innovation de nos territoires. Qu'il s'agisse de la communauté de communes Cœur de Beauce, de la ville de Charleville-Mézières ou du parc naturel régional des Grands Causses, on constate que lorsque les territoires sont accompagnés, notamment en matière d'ingénierie, ils savent se saisir de ces nouvelles mobilités.

Les lauréats de l'appel à projets « Expérimentation du véhicule routier autonome » ont été récemment sélectionnés. J'ai tenu, et je peux vous assurer que ce n'est pas la pente naturelle, à ce que ces véhicules autonomes ne bénéficient pas uniquement aux grandes villes. Ainsi, l'une des expérimentations consiste en un service de deux navettes autonomes desservant les communes de la communauté de communes Cœur de Brenne, à mi-chemin entre Châtellerault et Châteauroux. Ce circuit permettra par exemple aux personnes âgées de se rendre dans les centres socio-médicaux. Je serai particulièrement attentive à ce que ces innovations continuent de profiter à l'ensemble de nos territoires ; je vous invite à faire connaître ces nouvelles solutions et à soutenir les élus, qui ne manqueront pas de s'en saisir.

En effet, monsieur Christophe Bouillon, le projet de loi ne traite pas de tous les défis posés par les transports aérien et maritime, même si un certain nombre de dispositions concernent ce dernier secteur. Le transport aérien, responsable d'un peu plus de 1 % des émissions de gaz à effet de serre, est régulé à l'échelle européenne, voire mondiale. Cela ne doit pas nous empêcher d'agir : le Gouvernement souhaite porter, au sein de l'Union, un projet de taxation du transport aérien ; si nous ne prenons des mesures que sur le territoire français, ce sont autant d'avions et d'emplois qui iront chez nos voisins.

S'agissant des finances de l'AFITF, monsieur Christophe Bouillon, je voudrais rappeler que lorsque je suis arrivée à la tête du ministère, il y avait 10 milliards d'euros d'engagements non financés, pris par une équipe que vous connaissiez bien, je crois. De fait, une bonne partie des dépenses que nous aurons à effectuer d'ici à 2022 tient à des engagements pris sous le précédent quinquennat, comme les 3,7 milliards d'euros consacrés aux trains d'équilibre du territoire. Je me réjouis d'assurer le renouvellement en moins de dix ans de l'ensemble des TET, mais j'aurais préféré que mon prédécesseur me dise où se trouvait l'argent qui allait avec...

J'ai souhaité présenter au Sénat un amendement visant à donner la possibilité aux régions de gérer directement les petites lignes ferroviaires. C'est un débat que nous avons eu lors de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Les régions ne veulent plus attendre que des décisions soient prises à Paris pour mener des études sur les travaux à réaliser sur les petites lignes. Il est important d'avancer dans ce sens. Donner davantage de latitude aux collectivités, conférer ces nouvelles compétences aux régions permet des réponses plus réactives. Cela répond à une attente forte, à un besoin de proximité qui s'est exprimé dans le cadre du grand débat.

Monsieur Stéphane Demilly, nous aurons le débat sur la limitation à 80 kilomètres/heure lors de l'examen d'un amendement visant à donner des marges de manœuvre aux départements. Nous avons entendu cette demande et aurons l'occasion d'y revenir en séance.

Effectivement, le développement des nouvelles mobilités, notamment en *free-floating*, doit être encadré. Les opérateurs doivent comprendre que c'est là aussi leur intérêt. Il ne faudrait pas que tout le monde vienne à être dégoûté si les piétons ne peuvent plus circuler tranquillement sur les trottoirs et si l'espace public est envahi par les trottinettes. Des amendements d'appel nous permettront d'évoquer les dispositions qui seront introduites par décret dans le code de la route. Nous aurons aussi à définir le cadre dans lequel les collectivités pourront réguler ces nouvelles mobilités.

Il convient évidemment de soutenir les biocarburants, et le projet de loi contient des dispositions sur le bio-GNV. Il faut avoir à l'esprit que nous devons peut-être hiérarchiser les usages ; je ne suis pas certaine que les biocarburants de deuxième génération pourront répondre à tous les besoins. Vous n'êtes pas sans savoir que nous avons présenté une stratégie sur les biocarburants dans l'aérien : il est important d'apprécier, compte tenu des ressources disponibles, vers quels secteurs orienter prioritairement les biocarburants, dans un contexte où ce n'est pas demain que nous aurons des avions à batteries ! Il existe déjà, sur le E85, un avantage fiscal important et je ne suis pas sûre que d'autres dispositifs de soutien soient nécessaires.

Monsieur Loïc Prud'homme, il faut regarder la réalité telle qu'elle est. Nous dépensons 5 euros pour la régénération du ferroviaire, contre 1 euro pour la régénération routière – 3,6 milliards d'euros pour l'entretien du fer contre 800 millions d'euros pour l'entretien des routes. La programmation qui vous est présentée prévoit que les trois quarts des investissements iront aux modes de transport propres – transports ferroviaires, transports en commun et mobilités actives. On peut toujours dire que cette part n'est pas suffisante, mais faut-il alors cesser d'entretenir les routes ?

Le nouveau pacte ferroviaire, dont j'ai bien noté qu'il n'avait pas vos faveurs, comporte des mesures sur le fret. Nous avons arrêté des trajectoires de hausse des péages, prévues à 8 %, nous avons conforté les aides au transport combiné, en donnant des perspectives sur l'ensemble du quinquennat. Comme vous, je ne me satisfais pas à l'idée que le train de fret Perpignan-Rungis pourrait être supprimé. C'est la raison pour laquelle nous réunirons vendredi l'ensemble des acteurs concernés.

Enfin, je remercie M. Bertrand Pancher d'avoir rappelé l'importance de la concertation.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci madame la ministre. Je vois que les débats seront longs, passionnés et fructueux.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 14 mai 2019 à 16 h 35

Présents. - Mme Béragère Abba, Mme Valérie Beauvais, Mme Gisèle Biémouret, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, Mme Danielle Brulebois, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Béragère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Stéphane Demilly, M. Vincent Descoeur, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Olivier Falorni, M. Jean-Luc Fugit, Mme Laurence Gayte, M. Yannick Haury, Mme Valérie Lacroute, M. François-Michel Lambert, Mme Florence Lasserre-David, M. David Lorion, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, M. Bruno Millienne, M. Adrien Morenas, M. Matthieu Orphelin, M. Bertrand Pancher, Mme Zivka Park, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Jean-Luc Poudroux, M. Loïc Prud'homme, Mme Laurianne Rossi, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, Mme Frédérique Tuffnell, M. Jean-Pierre Vigier, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Sophie Auconie, M. Guy Bricout, M. Jacques Krabal

Assistaient également à la réunion. - M. Damien Adam, M. Mounir Belhamiti, M. Fabrice Brun, M. Charles de Courson, Mme Sarah El Haïry, M. Bruno Fuchs, Mme Monica Michel, M. Pierre Morel-À-L'Huissier, M. Jimmy Pahun, M. Benoit Simian, M. Guillaume Vuilletet