

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

– Suite de l'examen du 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

Lundi 20 mai 2019
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 60

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi 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).

Article 1^{er} A (suite) : *Programmation financière et rapport annexé prévoyant les investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037*

La commission est saisie de l'amendement CD114 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Chers collègues, je vais vous parler de la montagne... (*Rires.*)
Merci de votre accueil !

Cet amendement vise à inscrire dans la loi la spécificité des territoires de montagne au regard des transports. Les territoires de montagne connaissent des variations de population extrêmement importantes, été comme hiver. Bon nombre de communes affichent une population « DGF » de 2 000 ou 3 000 habitants, mais comptent 40 000 à 50 000 lits touristiques. Et le dernier kilomètre en zone de montagne est très spécifique, notamment pour les stations de ski.

Si certains de mes collègues n'étaient pas totalement convaincus, ce dont je doute, je rappelle qu'il y a une quinzaine d'années, avec un certain M. François Brottes, nous avons fait inscrire dans la loi le transport par câbles.

M. Joël Giraud. C'était moi !

M. Martial Saddier. Pas du tout : cela remonte à 2004... C'était un amendement de M. Saddier, soutenu par M. François Brottes. Peu de gens y croyaient à l'époque. Quinze ans plus tard, les ascenseurs valléens se développent un peu partout.

Ne ratons pas cette opportunité législative et inscrivons dans cette loi le caractère spécifique des territoires de montagne, afin d'y développer des techniques particulières dans les années à venir.

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Bien sûr, il faut prendre en compte les spécificités des territoires de montagne. Nous avons eu l'occasion de le faire dans d'autres dispositions de la loi ; je ne pense pas qu'ajouter ici une mention supplémentaire relative à la montagne changerait grand-chose à la vision de la programmation. Je vous propose le retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement CD644 de M. Gérard Manuel.

M. Gérard Menuel. Parmi les cinq programmes d'investissement prioritaires identifiés dans ce texte, on trouve le désenclavement routier des villes rurales, qui devrait être prioritaire. Mais faut-il nécessairement faire passer en priorité l'aménagement des itinéraires existants ? Il peut arriver que certaines nouvelles propositions doivent passer en premier par rapport aux itinéraires existants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense au contraire qu'il est important de préciser que ces aménagements doivent se faire prioritairement en améliorant les itinéraires existants. Trop longtemps, nous avons promis dans des territoires enclavés des routes à caractéristiques autoroutières très compliquées à insérer sur le plan environnemental et terriblement coûteuses. Tant et si bien qu'après avoir promis ces routes à caractéristiques autoroutières, nous n'avons finalement rien fait...

Nous devons faire preuve de pragmatisme. À Aurillac, les citoyens et les élus m'ont bien dit qu'ils ne souhaitent pas une autoroute, mais une route aménagée, en faisant sauter les points noirs en matière de sécurité routière, en prévoyant des créneaux de dépassement, en réalisant des déviations de bourgs, très importantes pour la qualité de vie des habitants.

Oui, à côté de tout l'investissement que nous allons réaliser dans le ferroviaire, il ne faut pas négliger les besoins d'itinéraires routiers de qualité. Mais il ne s'agit pas de faire des autoroutes, simplement d'aménager raisonnablement ces itinéraires. Je pense que c'est ce que les élus et les citoyens souhaitent que nous fassions rapidement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Cet amendement me semble satisfait par la rédaction actuelle et par les développements consacrés à ce programme dans le rapport annexé. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement CD1717 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. L'objectif de cet amendement est de donner plus de facilités aux partenariats public-privé pour l'aménagement des axes routiers existants.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Rien n'interdit le recours aux marchés de partenariat, en alternative à la concession, pour l'aménagement d'un itinéraire existant ou la réalisation d'un itinéraire en tracé neuf. Votre amendement est satisfait ; je propose son retrait.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de faire figurer les partenariats public-privé dans l'énoncé des programmes d'investissement. De surcroît, cet amendement serait sans incidence sur d'éventuels freins à la conclusion de tels partenariats.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD3131 de la rapporteure.

La commission est saisie de l'amendement CD1073 de la commission des affaires économiques.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement vise à préciser que le développement des mobilités propres, partagées et actives se fait non seulement au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité, mais également au bénéfice de la sécurité de tous.

On constate une augmentation très forte du nombre d'accidents mortels dont sont victimes les cyclistes : depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route augmente en moyenne de 1,6 % chaque année. Considérés comme usagers vulnérables, les cyclistes sont exposés, selon l'étude « Accidentalité à vélo et exposition au risque » (AVER), à un risque trois fois plus élevé d'être tués par heure passée dans la circulation que les automobilistes.

Cet amendement permet de s'assurer que ce sujet sera pris à bras-le-corps.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet enjeu de sécurité est présent dans l'ensemble des objectifs. Il est vrai qu'il est évoqué dans les programmes consacrés à la route dans le rapport annexé et dans le volet sur l'entretien des réseaux, y compris le volet « désenclavement » ; je ne suis pas persuadée que cet ajout soit indispensable, mais je m'en remets à la sagesse de votre commission.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous avons déjà abordé la question de la sécurité des cyclistes lorsque nous avons discuté du marquage des angles morts des poids lourds. J'émet un avis favorable à cet amendement, car c'est un sujet qu'il est toujours bon de signaler et de rappeler.

La commission adopte l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement CD3132 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement a pour objet de supprimer la mention faite aux véhicules à faibles émissions. Bien sûr, il n'est pas question de s'opposer au verdissement des flottes, mais nous estimons que ces questions relèvent plus de la sphère privée et n'ont pas à figurer dans la programmation des infrastructures de l'État.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Évidemment, le Gouvernement soutient le développement de véhicules à faibles et très faibles émissions, et nous l'avons largement abordé dans le titre III. Mais cette référence, à cet endroit, n'est pas en lien avec la programmation des investissements de l'État. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements identiques CD2224 de Mme Marie-Noëlle Battistel et CD2576 M. Bruno Duvergé tombent.

La commission est saisie de l'amendement CD69 de M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Il est proposé de compléter l’alinéa 12 afin de mettre l’accent sur la nécessité de renforcer l’efficacité des transports de fret ferroviaire et fluvial, en ajoutant que cette priorité passe notamment par la remise à niveau des réseaux capillaires fret ainsi que des voies navigables.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L’entretien et la modernisation des réseaux sont évoqués dans le programme prévu au a) de l’article A. Par ailleurs, la stratégie de développement du transport de marchandises passe par une meilleure accessibilité ferroviaire et fluviale des zones où se développe du trafic. Il va de soi qu’une part importante du transport de fret ferroviaire passe par des capillaires, pour lesquels l’État est engagé à hauteur de 10 millions d’euros dans le cadre de partenariats avec des acteurs locaux. Cet amendement est satisfait ; je propose son retrait, à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l’amendement.

Elle en vient à l’amendement CD642 de M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Il s’agit plus d’une interrogation que d’un amendement : le soutien public à une politique des transports intègre-t-il les objectifs qui figurent dans ce projet de loi ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne comprends pas très bien la portée de cette disposition, qui pourrait être source de malentendus. Il est clair que les objectifs présentés sont ceux de la politique nationale des transports ; ils ont donc vocation à être pris en compte dans l’action de l’État et dans l’accompagnement qu’il proposera aux différents acteurs.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable également. Cet amendement est satisfait par les principes généraux énoncés dans le code des transports.

L’amendement est retiré.

La commission est saisie de l’amendement CD1311 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement programme le maillage du territoire par des plateformes de mobilité qui permettront l’accompagnement des usagers. Ces plateformes donnent des résultats très encourageants là où elles existent ; il faut se donner l’objectif de les généraliser sur tout le territoire.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je soutiens totalement ces plateformes : nous avons justement modifié les compétences des autorités organisatrices pour leur permettre de les soutenir. Elles sont au cœur des dispositions de l’article 6 sur la politique inclusive. Mais je vois mal en quoi cela concernerait la politique d’investissement dans les infrastructures. Cet amendement est satisfait par les dispositions prévues dans le titre I^{er} ; je vous invite donc à le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous discutons dans cet article de la programmation des investissements dans les infrastructures. L'article 6 du présent projet de loi prévoit que les régions et départements élaborent et mettent en œuvre un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire ; nous portons évidemment un grand intérêt à ce type de démarche.

On voit se développer de grands opérateurs, dont l'un a pu inspirer cet amendement. Je voudrais aussi saluer les initiatives plus locales, qui associent des acteurs de la mobilité et du social autour de projets de mobilité solidaire. En attendant, je propose le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je reconnais que cet amendement est mal placé au sein de la programmation des investissements, mais je ne voudrais pas que dans un an ou dix-huit mois, nous nous apercevions que nous avons inscrit cette belle idée et ces outils dans la loi, mais que les territoires n'ont pas les moyens de les financer. C'est l'objet de cet amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons réuni toutes les conditions pour ne pas nous retrouver dans cette situation. Quand on inscrit dans les compétences des autorités organisatrices la possibilité d'offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale, comme nous l'avons fait à l'article 1^{er}, quand on souligne l'importance de plans d'action coordonnés en faveur de personnes fragiles, on prévoit la gouvernance pour prendre en compte ces problématiques et l'on permet aux autorités organisatrices de consacrer des ressources afin de donner de la visibilité à ces plateformes. C'est ce qu'elles attendent, et c'est bien ce que nous offrons à travers ce projet de loi.

M. Matthieu Orphelin. J'espère que tout va bien se passer. Mais je me souviens de cette superbe idée du service de performance énergétique que nous avons eue avec la loi dite « Cochet », qui avait mis en place des espaces info-énergie. Il y a eu des financements initiaux de l'ADEME, les régions devaient prendre la main, mais elles n'en ont repris que la moitié... Du coup, cette belle idée dont tout le monde soutient la généralisation et la pérennisation se heurte toujours à des difficultés de financement.

Je ne veux surtout pas que les choses se passent mal. Je souhaite que le financement de ces plateformes, qui fonctionnent très bien, qu'il s'agisse de l'opérateur auquel Mme la rapporteure vient de faire allusion ou de ceux que je connais dans mon département, bénéficie d'une attention particulière pour ne pas rencontrer de difficultés dans un an ou dix-huit mois.

La commission rejette l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement CD2223 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.

M. Christophe Bouillon. Nous proposons d'ajouter un sixième programme prioritaire d'investissement afin de renforcer les moyens consacrés à la politique nationale de continuité territoriale outre-mer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les enjeux afférents à l'outre-mer sont explicitement cités en chapeau de notre programmation des investissements dans les transports. Ils sont également repris dans des contrats de plan État-région et dans les nouveaux contrats de convergence. Les sujets ont été débattus dans le cadre des Assises de l'outre-mer, et la priorité a été donnée à l'aménagement des réseaux routiers structurants et des ports.

Par ailleurs, les aspects liés à la continuité territoriale ont été au cœur des Assises du transport aérien, d'où a émergé une nouvelle vision des transports aériens des outre-mer afin de bien mieux les connecter aux bassins régionaux. Beaucoup de facilités seront données à la négociation d'arrangements administratifs locaux. Votre amendement est satisfait, je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Les outre-mer sont bien entendu inclus dans les dispositions du projet de loi ; les traiter séparément reviendrait à aggraver cette discontinuité territoriale.

M. Christophe Bouillon. Je vous ai écoutées avec la plus grande attention et je me ferai le porte-parole de vos arguments ; mais n'étant pas le premier signataire de cet amendement, je ne prendrai pas la responsabilité de le retirer.

La commission rejette l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement CD1146 de M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement propose de développer l'offre de trains de nuit, comme le suggère le collectif « Oui au train de nuit ! ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous savez que je soutiens le maintien des trains de nuit, et j'espère leur redéveloppement.

M. Joël Giraud. Très bien !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vois M. le rapporteur général opiner ! Il s'agit moins d'un problème de politique d'investissement que de bonnes connaissances des possibilités offertes par le réseau ferré national dans cette période caractérisée par de nombreux travaux, notamment de nuit. L'État pourra aussi donner une impulsion en profitant de l'arrivée de nouveaux opérateurs pour relancer les trains de nuit, auxquels je crois beaucoup. Je propose le retrait de cet amendement, mais nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet important à l'occasion de l'examen du rapport annexé.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Effectivement, nous aurons le plaisir d'évoquer ensemble la stratégie que pourrait proposer l'État pour le redéploiement des trains de nuit, lors de la discussion de mon amendement CD3175 au rapport annexé.

Je signale au passage que le terme « Intercités » est une marque commerciale... Nous n'avons pas à statuer sur cette dénomination. Avis défavorable.

M. Matthieu Orphelin. Je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Comptant sur l'État pour apporter cette impulsion si nécessaire, je retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD659 de M. Éric Alauzet.

M. Vincent Thiébaud. Ce projet de loi prend bien en compte les enjeux écologiques, notamment les émissions de gaz à effet de serre (GES). Mais il nous semble important de rappeler que la réalisation de nombre de projets nécessite d'importer des matériaux et composants dont la production peut être source d'émission de quantités importantes de gaz à effet de serre hors du territoire français ; les gaz à effet de serre ne s'arrêtent pas aux frontières... Cet amendement vise à prendre en compte l'ensemble des émissions de GES dans la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette stratégie, qui s'appuie largement sur les recommandations du Conseil d'orientation des infrastructures (CDI), prend d'ores et déjà en compte ces enjeux. Par ailleurs, chaque projet devra faire l'objet d'une étude d'impact et d'une évaluation au titre de la directive « Plans et programmes », ce qui permettra de dresser le bilan d'émissions de gaz à effet de serre des projets, tant lors de la construction que lors de l'exploitation. Je pense donc que cet amendement est satisfait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement est en effet satisfait par les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, qui prennent en compte l'impact des projets en termes d'émissions de gaz à effet de serre, ainsi que l'énergie et les solutions dites « grises », comme l'indique l'annexe socio-économique du rapport. Sans oublier le projet stratégie nationale bas-carbone, dont l'un des objectifs est de réduire les émissions importées, qui viendra en appui.

M. Vincent Thiébaud. Si mon amendement est satisfait, je le suis également, et je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de deux amendements identiques CD1295 de Mme Sylvia Pinel et CD2225 de Mme Valérie Rabault.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1295 est défendu.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2225 est un hommage au Sénat, qui les a introduites dans le rapport annexé, mais également au choix que vous avez fait de recourir aux sociétés de financement, qui sont la bonne formule. Le retour d'expérience sur la ligne Tours-Bordeaux montre que la multiplication des interlocuteurs ne sert ni l'efficacité, ni l'intérêt général, dans le cas de projets d'infrastructures dont chacun reconnaît l'importance. Nous proposons donc de replacer cet amendement, introduit par le Sénat, à sa bonne place, donc dans cet article.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En effet, la mise en place de sociétés de projet dédiées permet de trouver un modèle de financement pertinent pour

certaines projets, mais cela suppose d'identifier des ressources au préalable : la seule mise en place d'une société de projet ne suffit pas. Le Gouvernement est favorable à de tels montages lorsque les conditions sont réunies : c'est ce qui figure dans le rapport annexé.

Votre proposition se borne à afficher un principe qui ne permettrait pas d'avancer concrètement. Je vous propose de retirer cet amendement dans l'attente des résultats de travaux en cours, afin de proposer un dispositif plus opératoire en séance publique.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Au-delà du fait que cet amendement ne s'intègre pas dans le cadre de cet article, qui définit les objectifs et les programmes d'investissement, nous reverrons lors de l'examen du rapport annexé les possibilités de constituer des sociétés de financement. Ce travail est en cours.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1295 est retiré, compte tenu des explications de la rapporteure et de la ministre.

L'amendement CD1295 est retiré.

M. Christophe Bouillon. N'étant pas le premier signataire, je ne peux décider de retirer cet amendement. Mais je ferai état de vos réflexions à mes trois collègues, et surtout de l'intérêt de travailler cet amendement en vue de la séance, car nous convergeons sur l'idée que la société de financement dédiée est une bonne solution, à condition d'identifier les acteurs qui pourront y contribuer financièrement.

La commission rejette l'amendement CD2225.

Puis elle est saisie de l'amendement CD1824 de la commission des finances.

M. Joël Giraud. Cet amendement technique a pour but d'encadrer l'acceptation de la cession de créances en cas de recours à un contrat de partenariat en matière de mobilités. Il est proposé de restreindre la faculté de recourir à des cessions Dailly notifiées-acceptées pour éviter que certains projets de financement innovants des infrastructures se retrouvent automatiquement requalifiés, à tort, en dépenses d'administration publique.

Cet amendement vise donc à ce que le recours à des cessions Dailly ne soit possible que sur décision motivée de la personne publique concernée.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, monsieur le rapporteur général : contrairement à nos voisins européens, les montages que nous faisons en contrats de partenariat sont souvent, voire systématiquement, requalifiés en dette publique. Cela peut résulter du recours à des cessions Dailly, mais pas uniquement : c'est aussi lié à la façon dont nous envisageons le partage des risques dans ce type de montage.

Autant je pense que chaque maître d'ouvrage doit réfléchir et ne pas systématiquement choisir le recours à la cession Dailly, autant il ne me semble pas pertinent d'alourdir la procédure, déjà suffisamment consistante pour ce genre de projets. Il convient

plutôt de revoir la stratégie des acteurs qui veulent recourir à des montages en partenariat public-privé que d'alourdir les procédures. Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je considère également qu'il s'agit d'un amendement d'appel dans la mesure où il ne saurait s'insérer dans ce titre du projet de loi, d'autant que sa portée pourrait excéder les seuls contrats relatifs aux infrastructures de transport.

L'amendement prévoit par ailleurs que l'État ou l'un de ses établissements publics ne peut effectuer d'acceptation de cession de créance que sur décision motivée de l'État ou de l'établissement public concerné. Je trouve cette formulation quelque peu tautologique...

M. Joël Giraud. Ce n'est pas complètement tautologique : un avis motivé émane en général de la personne qui a recours au contrat de partenariat... Je maintiens cet amendement, car si nous ne posons pas ces questions, nous ne sommes pas près de résoudre les problèmes de déconsolidation budgétaire dans ce pays.

La commission rejette l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement CD3133 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement de conséquence introduit un II qui prévoit l'approbation du rapport annexé. Dans le texte transmis par le Sénat, cette approbation figurait au début de l'article ; puisque nous en venons à l'examen du rapport annexé, je vous propose que l'article 1^{er} A prévoise son approbation.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

La commission est saisie de l'amendement CD1625 de Mme Pascale Boyer.

Mme Pascale Boyer. Beaucoup de territoires sont enclavés. Cet amendement demande au Gouvernement un rapport classant les territoires suivant leur niveau d'enclavement. Ce classement des niveaux d'enclavement permettrait d'effectuer une programmation pluriannuelle des investissements à effectuer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous n'en sommes plus à faire des rapports : nous disposons de nombreuses cartes, très instructives, notamment celles du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) qui montrent les temps de parcours pour relier de grands équipements ou de grandes infrastructures. Ce sont ces éléments qui ont sous-tendu le travail du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et la proposition d'un plan de désenclavement, mais aussi tout le travail de priorisation sur la mise en état des investissements. Nous n'en sommes donc plus au stade de la remise de rapports, mais à celui des actes. Je propose donc le retrait de cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il est difficile de hiérarchiser des territoires aux physionomies aussi différentes, même si le Conseil d'orientation des infrastructures

s'applique à dégager des priorités. Les travaux du COI, du CGET et de l'Observatoire des territoires offrent une large gamme d'outils d'aide à la décision.

Mme Pascale Boyer. Les prochains contrats de plan État-région seront négociés à partir de 2020 et 2021. Toutes ces données seront-elles réellement prises en considération pour hiérarchiser les priorités lors des négociations ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il n'y a aucun doute que les préfets de région qui discutent des priorités auront ces éléments à leur disposition, et qu'instruction leur sera donnée d'aller dans le sens des priorités d'investissement retenues. Les conseils régionaux partagent aussi ces préoccupations, nous pouvons avoir confiance dans leur volonté d'avancer.

M. Martial Saddier. Je le confirme !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. De surcroît, les SRADDET sont en cours de finalisation, et ils permettent aussi d'éclairer les priorités dans ce domaine. Je suis donc confiante quant au fait que les prochains contrats de plan iront dans ce sens.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD539 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à appeler votre attention sur les inégalités territoriales en matière de prix des carburants. Lorsque l'on évoque le prix des carburants, on fait souvent référence à un prix moyen alors qu'une vingtaine de départements connaissent des prix nettement plus élevés.

À titre d'exemple, lorsque le prix moyen du litre de diesel est estimé à 1,48 euro, il faut avoir à l'esprit que dans de nombreuses stations-service de communes rurales du Massif Central, il est durablement au-delà de 1,60 euro, et il a même dépassé 1,70 euro en octobre 2018. Il faut nous pencher sur cette question, réfléchir à l'origine et aux incidences de ces inégalités tarifaires, et y remédier, à moins de tolérer que ceux qui ont le plus besoin de ce carburant soient confrontés aux tarifs les plus élevés, ce qui est un comble.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ainsi que vous-mêmes le soulignez, ces relevés sont disponibles et les informations existent. Les prix des carburants sont librement fixés par les opérateurs économiques. C'est en Île-de-France que la fiscalité sur les carburants est la plus élevée, chaque région ayant désormais la possibilité de lever une part supplémentaire de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) depuis le Grenelle de l'environnement.

L'enjeu est surtout d'aider nos concitoyens à sortir de la dépendance aux énergies fossiles : c'est le sens du titre du projet de loi en cours d'examen, mais aussi des autres que nous avons examinés précédemment. Je propose le retrait de cet amendement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Cet amendement est pour le moins hors sujet dans ce titre du projet de loi. En tout cas, il repose les enjeux géostratégiques de dépendance aux énergies fossiles et de transition énergétique dans le secteur des transports.

M. Vincent Descoeur. Je suis au regret de dire à la rapporteure que s'intéresser au tarif des carburants dans des territoires où il n'existe pas d'alternative est tout sauf hors sujet !

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je disais qu'il n'était pas à sa place à cet article.

M. Vincent Descoeur. Ce n'est pas moi qui l'ai placé à cet endroit.

Si la question des inégalités de tarifs de carburants vous semble sans rapport avec la LOM, les bras m'en tombent ! C'est ce qui contribue à alimenter ce fameux sentiment d'abandon, et en l'occurrence, cela ne relève pas du sentiment, mais bien du vécu !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je le répète : certes, il faut mesurer le prix des carburants selon les différents territoires, mais l'objectif de cette loi, c'est d'aider les Français à sortir de la dépendance aux énergies fossiles ; et je pense que c'est le bon cap.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Afin de clarifier mon propos, je précise que je parlais de la position de cet amendement dans ce titre qui traite de la programmation des infrastructures. À la limite, on peut considérer qu'il est satisfait en ce qui concerne la question de la volonté d'accélérer la transition énergétique dans le secteur des transports.

M. Vincent Descoeur. Si cet amendement est satisfait, je préfère ne rien dire. Par ailleurs, je n'accable pas ceux qui ont classé les amendements ; si un autre titre convient mieux, je le déposerai à nouveau, au bon endroit cette fois, et avec grand plaisir.

Mme la présidente Barbara Pompili. La vérification vient d'être faite, et c'est bien dans ce titre que l'amendement a été déposé, Monsieur Vincent Descoeur.

La commission rejette l'amendement.

Rapport annexé

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3139 de la rapporteure.

Elle examine ensuite l'amendement CD672 de M. Éric Alauzet.

M. Vincent Thiébaud. La stratégie française de mobilité se doit d'être cohérente : tel est l'objet du rapport annexé à la loi d'organisation des mobilités.

L'amendement CD672 s'attache à répondre à ce besoin de cohérence en hiérarchisant les différents modes de transport selon leurs effets dans les quatre grands domaines : la sécurité, la transition écologique, la santé et l'activité économique.

En conformité avec la logique de la loi d'orientation des mobilités et afin de prendre en compte la diversité des impacts sur les territoires, cette hiérarchisation prend en compte l'aspect territorial.

Notons que cette hiérarchisation est opérée de manière implicite par la stratégie et la programmation des investissements, qui met notamment en avant la remise en état d'axes routiers majeurs, le ferroviaire, le transport fluvial et les mobilités actives selon les différents besoins des territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous retrouvons ici les objectifs mentionnés à l'article 1^{er} A ; les réintroduire ici n'apporte pas de grandes avancées.

Je propose donc le retrait de cet amendement, étant entendu, et cela est vrai pour toute programmation en général, qu'une évaluation sera réalisée à l'échelle de chaque projet afin de retenir la solution la plus pertinente en termes de bilan socio-économique, lequel prend en compte ces différents facteurs. Je considère donc que cet amendement est satisfait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement peut être considéré comme satisfait dans la mesure où la prise en compte des impacts économiques, environnementaux, de santé publique ou portant sur la sécurité se retrouve tout au long du texte ; les hiérarchiser me paraît compliqué au regard de la physionomie des divers projets et territoires.

M. Vincent Thiébaud. Au vu de ces éléments, cet amendement est satisfait et donc moi aussi...

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3140 de la rapporteure.

Puis elle étudie l'amendement CD1825 rectifié de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. La chronique annuelle des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) mentionnée dans le projet de loi doit être appréciée de façon globale et il convient d'indiquer précisément que le total des financements sur la période 2019-2023 atteindra 13,7 milliards d'euros. Il répond à un souci de sincérité en proposant de lisser sur la durée de la programmation le rattrapage de l'écart d'environ 200 millions d'euros constaté, pour 2019, entre le budget initial de l'AFITF et la chronique de programmation financière du projet de loi d'orientation des mobilités. Le fait de mentionner une enveloppe globale apportera de la souplesse dans la gestion de l'agence. Il faut par ailleurs espérer que le Gouvernement trouvera à l'avenir des recettes complémentaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Un chiffre a effectivement été rectifié ; cet amendement précise à nouveau le montant global devant être atteint. Je m'en remets donc à la sagesse de la commission.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis favorable pour ce que je considère comme un amendement de clarification puisqu'il reprend les chiffres indiqués par ailleurs dans un tableau.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD3141, CD3142 et CD3143 de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CD3144 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement propose de supprimer la référence aux amendes radar.

La difficulté à laquelle l'AFITF est actuellement confrontée ne tient pas tant au principe de l'affectation d'une partie du produit des amendes radar qu'au fait que ce produit est affecté dans la limite d'un certain plafond au compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » ; seul le reliquat est versé à l'opérateur.

Si la recommandation du Sénat d'exclure des ressources affectées à l'AFITF celles qui peuvent être sujettes à de forts aléas est entièrement fondée, la mention « comme les amendes radar » paraît en revanche quelque peu imprécise.

Il est donc proposé de la supprimer.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est effectivement important de s'assurer de la disposition de ressources prévisibles et stables ; cette précision n'apporte rien. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle étudie l'amendement CD1826 de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Cet amendement vient en réaction à une recommandation du Sénat consistant à faire figurer dans le rapport annexé, parmi les ressources de l'AFITF, une référence à deux mesures concernant l'assiette de la TICPE, datant de 2015, qui avaient effectivement contribué à financer l'affectation d'environ 100 millions d'euros en compensation des pertes de recettes consécutives à l'abandon de l'écotaxe.

Or la commission des finances a considéré qu'il ne convenait pas de mentionner une telle modification opérée fin 2014 : l'enjeu n'est pas tant celui du « fléchage » de tel ou tel quantum de TICPE que celui du total des recettes attribuées à l'agence.

C'est pourquoi cet amendement prévoit le maintien de l'affectation d'une part du produit de la TICPE en précisant qu'elle sera fixée un niveau adapté aux objectifs de la programmation du projet de loi d'orientation des mobilités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement n'avait pas prévu cette disposition dans le texte initial, mais dès lors que le Sénat l'a introduite, si nous voulons conserver son sens et notamment la référence au fait qu'à la suite de l'abandon de l'écotaxe il a été demandé aux transporteurs routiers et aux particuliers d'accepter une augmentation de la TICPE dans les proportions qui sont rappelées, je préfère ne pas créer le trouble en laissant accréditer l'idée qu'on pourrait désaffecter les centimes prévus à l'époque. Je vous propose donc le retrait de cet amendement ; sinon l'avis sera défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Je suis pour le maintien de la mesure adoptée par le Sénat, sachant que cela n'exclut évidemment pas l'affectation d'une part du produit global de la TICPE pour atteindre le niveau de financement adapté. Avis défavorable.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Il m'est difficile de retirer cet amendement au nom de mes collègues de la commission des finances ; je le maintiens donc pour le soumettre au vote des commissaires saisis au fond.

La commission rejette cet amendement.

Puis elle examine l'amendement CD3269 de la rapporteure.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Nous sortons d'une période d'échanges intenses avec nos concitoyens. Nous venons de traverser quelques mois de conflits sociaux et de débats, et nous tâchons de trouver des réponses. C'est notamment l'objet de ce titre du projet de loi d'orientation des mobilités, consacré au financement des infrastructures et du quotidien.

Cet amendement prévoit l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac ». Instaurée en 2006, la taxe de solidarité sur les billets d'avion alimente le Fonds de solidarité pour le développement (FSD) dans la limite d'un plafond annuel fixé à 210 millions d'euros. Le solde était jusqu'à présent affecté au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Chaque année, ce surplus est en augmentation du fait de l'augmentation continue du trafic aérien et du nombre de passagers. Le produit total de la taxe s'est élevé à 224,5 millions d'euros en 2017 et à 241,7 millions d'euros en 2018. On estime le montant de ce surplus à plus de 30 millions d'euros ; on devrait même se rapprocher des 40 millions l'année prochaine et des 50 millions pour les années à venir.

Nous proposons d'affecter le surplus de la taxe de solidarité sur les billets d'avion au budget de l'AFITF afin de financer les infrastructures et le développement des mobilités durables, ce qui constituerait un signal fort de notre volonté de sincérité budgétaire. Nous cherchons ensemble des ressources complémentaires pour le financement de ces infrastructures ; l'État, le Gouvernement et le Président de la République partagent cette volonté de montrer que nous sommes tous motivés et sincères pour financer les infrastructures.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme l'a rappelé Mme la rapporteure, la taxe de solidarité a été créée en 2006 pour financer le Fonds de solidarité pour le développement dans un plafond de 210 millions d'euros par an. Ce montant étant désormais atteint, la loi de finances prévoit que le surplus, qui s'est élevé à un peu plus de 30 millions d'euros en 2018, permette le désendettement du budget annexe de l'aviation civile.

Le Président de la République soutient le principe d'une taxation du transport aérien à l'échelle européenne, ce qui est parfaitement en lien avec l'engagement de la France et sa position de leader dans la lutte contre le changement climatique ; ce point sera évoqué lors du premier conseil de défense écologique qui se tiendra jeudi prochain. D'ores et déjà, la France peut signifier sa volonté d'affecter les surplus de cette taxe au financement de transports plus propres, notamment ferroviaires, plutôt qu'au désendettement du budget de l'aviation civile. Au-delà, elle encouragera une taxation du transport aérien, mais à l'échelle européenne : ce point sera notamment à l'ordre du jour du prochain conseil européen des ministres des transports le 6 juin prochain. Dans l'immédiat, il s'agit d'inscrire dans le rapport annexé le principe d'affectation de ce surplus, qui devra ensuite être traduit dans une loi de finances pour être opérationnel. Je donne un avis favorable à cet amendement.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Cet amendement est très important, d'abord parce qu'en tant qu'administrateur de l'AFITF, je sais qu'il va rendre nos prochains conseils d'administration plus faciles. (*Sourires.*) Il contribuera à consolider les finances de l'agence, qui soutient chaque année majoritairement des opérations ferroviaires. Enfin, il pose le principe d'une contribution entre les modes de déplacement, qui me paraît tout à fait salubre.

M. Jean-Marie Sermier. Cette contribution financière a été mise en place après une réflexion internationale extrêmement poussée, à l'initiative du Président M. Jacques Chirac, mais également du président brésilien M. Lula, qui avait été très actif. Une trentaine de pays devaient s'engager à cette contribution, qui ne sont pas forcément tous au rendez-vous aujourd'hui.

Depuis le début de l'examen de ce texte et même pour d'autres, je vous entends, mesdames et messieurs les membres du Gouvernement, nous expliquer que la France doit être le pays qui montre l'exemple. Précisément, le Président Chirac, dont on se souvient de l'image de la maison qui brûle, avait, me semble-t-il, montré la voie dans le domaine du financement des énergies et des moyens alternatifs, notamment dans les pays en difficulté, afin de trouver des solutions.

Cet amendement me semble constituer un retour en arrière. Les billets d'avion, hors première classe ou classe affaires, sont taxés à 1,13 %, autrement dit à un niveau relativement modeste. En recourant à ce système pour financer l'AFITF, on retient une assiette surprenante : non seulement vous revenez sur ce que vous-même appelez la taxe Chirac, sur une démarche dans laquelle la France entendait entraîner un certain nombre de pays, mais vous ne trouvez pas de solution durable : les millions ainsi récupérés représentent un montant extrêmement faible au regard des besoins de l'AFITF pour financer les investissements nécessaires, à la hauteur des besoins de notre pays. Nous nous opposerons évidemment à cet amendement.

M. Christophe Bouillon. Il est vrai que si l'on ne regardait pas les chiffres, on pourrait se dire : pourquoi pas ? Voilà une nouvelle recette pour l'AFITF qui en a besoin, comme des collègues se sont plu à le rappeler. Je conserve toutefois le souvenir intact d'un

chiffre donné par M. Guillaume Pepy qui faisait la comparaison entre ce que représentaient un kilomètre de ligne nouvelle et un kilomètre de ligne à rénover : le coût d'un kilomètre de ligne ferroviaire neuve est de 30 millions d'euros... soit exactement ce que va rapporter cet amendement – autrement dit très peu. La vérité, et vous le savez, c'est que 14 milliards d'euros de recettes de TICPE vont dans le budget de l'État et non aux infrastructures. C'est là où le bât blesse, où l'on voit bien qu'il y a matière à orienter différemment cet argent nécessaire pour mettre en œuvre les infrastructures que vous avez, à bon escient, identifiées.

Pour vous donner une idée des proportions et des chiffres en cause, il faut se souvenir qu'en 2019, à cause de la dégradation des radars, ce sont 500 millions de recettes dont a été privée l'AFITF, qui ne vient pourtant qu'en troisième position dans l'ordre des bénéficiaires des recettes radar ! Comme on dit chez moi, mieux vaut prendre que pas prendre, mais cet amendement n'est pas à la hauteur de l'ambition que vous portez, et à laquelle on ne peut que souscrire pour les infrastructures pour notre pays. Il y a tout de même beaucoup plus à prendre, ne serait-ce qu'en orientant et en fléchissant sur les 14 milliards d'euros de recettes de TICPE. C'est le sens des amendements que nous aurions souhaité défendre, mais qui ont été balayés et dont le dépôt n'a pas été accepté parce qu'ils relevaient plutôt du projet de loi de finances.

Bref, s'il y a des recettes à prendre, elles sont de ce côté-là, et pas forcément de celui de la taxe Chirac qui, M. Jean-Marie Sermier l'a rappelé, n'était pas au départ destinée aux infrastructures, mais partait d'une belle idée : lutter contre le paludisme et financer des actions de développement, et dont on peut reconnaître qu'elle a porté ses fruits. Mieux vaut creuser du côté des recettes de TICPE.

Mme Valérie Lacroute. Effectivement, pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ! Nous avons tous fait le constat que la TICPE devait, à la base, financer le transport. Une part revient à l'AFITF, une part à l'État et une autre à une collectivité. Dès lors, pourquoi ne pas affecter une part supplémentaire de la TICPE au financement de l'AFITF, ce qui permettrait d'orienter cette taxe vers les transports et d'alimenter le budget de l'agence ? En revanche, pourquoi le surplus de la taxe Chirac, dont nous avons compris qu'elle produisait plus de recettes que prévu, ne viendrait-il pas alimenter le budget général, ce qui permettrait de compenser la part de TICPE affectée à l'AFITF ?

M. Damien Pichereau. C'est une usine à gaz !

Mme Valérie Lacroute. Pas du tout ! La TICPE finance les aménagements de transports ; pourquoi ne pas en verser une petite part supplémentaire à l'AFITF, ce qui permettrait de continuer à financer les aménagements de transport ? Et pourquoi le surplus de la taxe Chirac, plutôt que de venir alimenter l'AFITF, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent, ne viendrait-il pas compenser le budget général ? Nous aurions des trajectoires beaucoup plus simples, cela éviterait les financements croisés. C'est le transport aérien qui alimente la taxe Chirac ; si celle-ci produit un surplus de 30 millions d'euros, pourquoi ne pas l'affecter au budget général ? Ce seraient 30 millions d'euros en moins qui seraient prélevés sur la TICPE. Cela permettrait de conserver le fléchage simple existant actuellement.

Rappelons que la TICPE rapporte 38 milliards d'euros par an dont seulement 8 milliards d'euros vont à la transition énergétique, ce qui est en partie à l'origine de la colère des Français. Attribuons une part supplémentaire de cette TICPE à l'AFITF, et affectons le surplus de la taxe Chirac au déficit du budget de l'État. Nous aurons ainsi un fléchage

beaucoup plus simple ; nous sommes en train de créer une usine à gaz supplémentaire alors que nous disposons de moyens très simples d'alimenter l'AFITF.

M. Damien Pichereau. Je pensais que pour une fois cet amendement ferait l'unanimité, particulièrement après le Grand débat. Avons-nous remis en cause la taxe Chirac avec cet amendement ? Évidemment non ! Ce sont toujours 210 millions d'euros qui vont au Fonds de solidarité pour le développement. Avons-nous remis en cause notre volonté déjà exprimée de réfléchir au niveau européen à une taxation plus large de l'aérien ? À aucun moment la rapporteure n'a exprimé une telle position.

Nous affectons simplement le surplus d'une taxe existante à l'AFITF, nous n'en créons pas de nouvelle, ce qui est une bonne chose. Bien sûr, cela ne réglera pas tous les problèmes financiers de l'agence ni tous les problèmes de régénération des infrastructures que nous connaissons. Mais il y a quelques semaines, les Français nous ont demandé que l'aérien participe davantage au financement de nos infrastructures du quotidien : je pense qu'avec cet amendement, nous y répondons en partie. J'espère donc sincèrement, mes chers collègues, que nous voterons tous en faveur de son adoption.

M. Bertrand Pancher. L'essentiel, c'est d'adopter une trajectoire et de s'y tenir. On peut rêver d'affecter le produit d'une taxe afin de garantir tel ou tel budget. Mais il ne faut pas nous prendre pour des pigeons de trois semaines, cela s'est toujours passé ainsi : la réalité, c'est que l'État prélève à chaque fois qu'il le souhaite. Imaginer garantir quelque budget que ce soit, en l'occurrence celui de l'AFITF, par de la fiscalité affectée, cela n'a jamais fonctionné dans l'histoire de la V^e République ; cela démarre toujours par une fiscalité affectée sur laquelle on prélève ensuite !

L'important, c'est la trajectoire et la façon dont on s'y tient. J'ai toujours été favorable à la fiscalité innovante ainsi qu'à la fiscalité affectée ; ce qui me gêne, madame la ministre, madame la rapporteure, c'est que jusqu'à présent, la plus grande partie de cette taxe Chirac était dévolue à l'aide au développement. Le Président de la République s'est engagé sur 0,55 % d'aide au développement ; nous verrons ce qu'il résultera à ce sujet du prochain projet de loi de finances ; je souhaite que la plus grande partie de cette taxe reste affectée à l'aide au développement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous ne parlons que du surplus de la taxe.

M. Bertrand Pancher. Madame la ministre, en commission ou en séance publique, il faudra également nous indiquer clairement comment vous comptez assurer l'alimentation du budget de l'AFITF au cours des prochaines années : par l'affectation de la TICPE, par le biais de la vignette – on ne va pas remettre de l'écotaxe –, ou par la combinaison de tous ces moyens ? L'important pour nous, c'est de savoir que cette trajectoire sera effectivement suivie, et de savoir comment elle sera alimentée.

Peut-être enfin pourrez-vous me répondre sur la taxe Chirac et sur le budget de l'aide au développement...

M. Matthieu Orphelin. Je m'exprimerai un peu longuement en détaillant quelques points, mais cela nous fera gagner du temps dans la présentation de quatre amendements à venir, portant sur des contributions du secteur, que nous avons déposés.

Premièrement, c'est une bonne chose que la taxe Chirac ait produit ses effets au bénéfice de la solidarité ; nous ne parlons bien que du surplus, donc des 30 millions d'euros.

Deuxièmement, parmi ceux qui émettent des gaz à effet de serre, le secteur aérien est celui qui connaît la plus forte dynamique ; il double sa contribution tous les quinze ans. Selon le mode de calcul retenu, il représente entre 3 % et 5 % des émissions. C'est un vrai problème, sachant qu'en 2050, la moitié des consommations d'énergie pourrait servir uniquement à faire voler des avions.

C'est par ailleurs le seul secteur pour lequel, aujourd'hui, on ne dispose pas de toutes les technologies nécessaires à la sortie du carbone, à la grande différence des autres, notamment du secteur automobile. À cet égard, le transport aérien nous pose un vrai et gros problème.

J'ai été assez choqué de voir aujourd'hui même, sur le site internet du ministère de l'écologie, l'indicateur mensuel du trafic aérien commercial et un texte pour se féliciter de la progression du secteur, le grand gagnant étant le trafic intérieur qui augmente de plus de 10 %. Je ne suis pas sûr que ce soit aussi génial que cela... Nous devons changer notre communication sur ces sujets ; en tout cas, si nous pouvons nous en satisfaire sur le plan économique, il faut prendre l'habitude de rappeler l'impact particulièrement important du transport aérien sur le climat.

Je pense que l'amendement de la rapporteure qui affecte le surplus de la taxe Chirac à l'AFITF va dans le bon sens. C'est un premier pas, mais comme notre collègue M. Christophe Bouillon l'a dit, nous devons absolument aller plus loin. Peut-être ce surplus de taxe Chirac pourrait-il devenir dynamique, peut-être pourrions-nous le faire progressivement évoluer, comme le sénateur M. Ronan Dantec l'avait proposé, en jouant sur par exemple sur les prix du CO₂ ?

En tout état de cause, nous pouvons dès aujourd'hui faire un premier pas avec l'affectation de ce surplus de 30 millions d'euros, et continuer dans les années à venir.

Mais d'autres solutions existent aussi ; c'est le sens des quatre amendements que nous proposerons, mais qui viendront beaucoup plus tard dans l'examen du texte. Pourquoi ne pas augmenter le montant de cette taxe Chirac et en affecter le différentiel au financement de l'AFITF ? Pourquoi ne pas mettre en place une sorte de contribution écologique au décollage, comme les Suédois viennent de le faire, avec des résultats remarquables : moins 6 % sur les vols intérieurs au premier trimestre et plus 10 % sur les voyages en train pour la même période ? Il doit être possible de créer des contributions écologiques au décollage sans nous voir opposer tous les arguments habituels, en tout cas sur les destinations pour lesquelles il existe une alternative train. Nous aurions ainsi le compromis des compromis et nous échapperions aux arguments que l'on nous rabâche à chaque fois, celui de l'avion qui ira faire son plein de kérosène ailleurs, etc....

Évidemment, ce genre de combat se mène plus facilement et normalement sur le plan européen, mais il doit être possible, d'ici à la séance, de trouver un compromis. On peut entendre que la France veuille porter ce sujet au niveau européen en premier lieu, car c'est sans doute le bon. Mais pourquoi ne pas inscrire dans la loi, et je le proposerai avant la séance publique, que si d'ici à deux ans, aucun accord européen n'est trouvé sur la juste contribution du transport aérien, une contribution sera mise en place au niveau français ? Nous pourrions

ainsi combiner l'ambition européenne avec la mise en cohérence de l'action nationale : c'est important en termes de crédibilité, y compris en Europe.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous sommes avec cet amendement au croisement de plusieurs enjeux. Se pose tout d'abord la question du financement de l'AFITF, dont nous ne sommes pas en train de dire que nous l'avons réglée : j'ai moi-même eu l'occasion de rappeler que, par rapport à la trajectoire des finances publiques définie en 2017, il était nécessaire de dégager une ressource de 500 millions d'euros de plus à partir de 2020. Ce problème demeure, nous sommes en train d'y travailler ; bien évidemment, j'entends bien être en mesure de donner des indications d'ici à la séance, sachant que ces sujets relèvent essentiellement de la loi de finances : il pourrait s'agir d'affectation de TICPE existante, mais également d'autres sources dont nous avons déjà eu l'occasion de parler.

Se pose également, et je pense que nous l'avons tous entendu, le problème de ce sentiment d'injustice que nos concitoyens peuvent ressentir lorsqu'ils constatent qu'ils paient des taxes sur les carburants, alors que le transport aérien, dont ils pensent qu'il bénéficie plutôt à des catégories aisées, n'en paierait pas. Il est utile de rappeler que le secteur aérien, comme les autres secteurs, supporte des taxes. Bon nombre d'entre elles, lorsqu'elles ne portent pas sur le kérosène, portent sur le passager : sur un billet à 100 euros, par exemple un Paris-Nice, 50 euros à peu près correspondent à des redevances et à des taxes.

Néanmoins, à travers le Président de la République, la France porte l'idée que le transport aérien doit pleinement s'inscrire dans la transition écologique ainsi que dans notre volonté de mieux lutter contre le changement climatique. Aussi, au moment où nous disposons d'un surplus de taxe Chirac, personne ne comprendrait que l'on propose d'ajuster son taux et de baisser les taxes sur le transport aérien : ce serait assez mal perçu...

Du coup, alors qu'un excédent est constaté au moment où nous défendons la politique de taxation du transport aérien en Europe, nous n'allons évidemment pas baisser la taxe, mais l'affecter au financement de la mobilité du quotidien et des transports propres.

Je le dis très clairement : si nous nous posons cette question, c'est parce que nous nous retrouvons avec un surplus. En aucun cas il ne s'agit de remettre en cause les 210 millions d'euros affectés au financement du traitement de maladies, notamment dans les pays en développement. La question est de savoir ce que nous faisons de ce surplus.

Au-delà, le Gouvernement et le Président de la République défendent l'idée d'une réflexion menée à l'échelle européenne : il me paraît important de partager cette nécessité.

J'entends que la Suède a mis en place des taxes sur le passager ; la France souhaite aussi aller dans ce sens, mais force est de constater que sur un billet à 100 euros, on ne prélève encore que 33 euros de taxe en Suède, contre 47 euros en France... Nous devons en effet aller dans le sens d'une taxation du transport aérien, mais nous devons pouvoir partager avec nos voisins le rythme et les modalités selon lesquels nous souhaitons avancer.

Nous ne sommes donc pas en train de régler le problème du financement de l'AFITF, dont nous aurons l'occasion de reparler en séance publique ; nous souhaitons taxer le transport aérien et c'est aussi ce que nos concitoyens nous ont dit : ce mode de transport, dont on voit qu'il est le plus émetteur de CO₂ par passager au kilomètre, doit montrer son implication dans la lutte contre le changement climatique. Dès lors, constatant ce surplus,

plutôt que de baisser les taxes sur le transport aérien, ce qu'évidemment personne ne comprendrait, nous faisons le choix de l'affecter au service d'une politique de mobilité plus propre, centrée sur les besoins du quotidien.

M. Matthieu Orphelin. Je vous remercie, Madame la ministre, pour ces explications. J'avoue que prélever 47 % de taxe sur un billet global Paris-Nice ne me choque pas du tout, compte tenu du poids des taxes sur le carburant que paient les automobilistes.

J'entends bien la volonté du Gouvernement de travailler cette question à l'échelle européenne, qui est sans doute la plus intéressante. Seriez-vous d'accord pour étudier, d'ici à la séance publique, le compromis dont je parlais et qui propose d'agir au niveau national si aucun accord européen n'est trouvé dans deux ans ou deux ans et demi ?

M. Bertrand Pancher. Rappelons que le prix des billets d'avion dépend aussi du coût des politiques sociales, dans un secteur davantage sollicité en France qu'ailleurs en Europe. J'espère que nous trouverons une solution au niveau européen : acceptons-en l'augure, mais l'expérience montre que ce secteur est peu régulé, aussi bien sur le plan international qu'europeen.

Je veux bien être rassuré sur la trajectoire, madame la ministre, mais j'aimerais que vous indiquiez clairement la façon dont sera financée cette augmentation beaucoup plus importante de la dotation de l'AFITF.

Ce qui m'ennuie le plus, moi qui suis très engagé sur les questions de développement, c'est l'affectation de la taxe Chirac. Nous ne réglerons pas la question migratoire sans mener une vraie politique d'aide au développement. Or il sera difficile, ces prochaines semaines, d'expliquer comment trouver chaque année le milliard d'euros supplémentaire pour réaliser les objectifs affichés par le Président de la République. On ne peut pas prétendre lutter contre les migrations incontrôlées, s'engager dans une politique d'aide au développement, et reprendre le peu de moyens qui auraient pu lui être alloués.

Mme la présidente Barbara Pompili. Encore une fois, Monsieur Bertrand Pancher, le surplus de recettes ne serait pas allé à l'aide au développement !

M. Bertrand Pancher. Je n'ai donc pas tout compris...

M. Jean-Marie Sermier. Moi, j'ai compris que c'était encore plus difficile à comprendre... Alors que les Français exigent de la clarté et de la lisibilité sur les différentes formes et utilisations de la fiscalité, vous complexifiez, sans toutefois régler le problème de budget de l'AFITF. Cet amendement est l'arbre qui cache la forêt !

Qu'en sera-t-il lorsqu'il n'y aura pas de surplus de recette ? Que se passera-t-il si le trafic aérien s'infléchit ? Nous sommes aujourd'hui incapables de trouver des solutions pour l'AFITF, dont les besoins excèdent de loin ces 30 à 40 millions d'euros supplémentaires. La solution que vous nous proposez n'aboutit qu'à rendre les choses illisibles et ne permet pas de trouver de l'argent pour les routes départementales et nationales !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La France est le plus gros donateur, et de loin, du programme UNITAID, qui vise à financer la lutte contre le sida, le paludisme et la tuberculose dans les pays à faible revenu. Elle est engagée à hauteur de 210 millions d'euros ; elle ne remettra pas en cause cet engagement financier, pas plus qu'elle ne reniera ses engagements en matière d'aide au développement. Mais nous arrivons à un

stade où nous avons atteint le plafond par rapport à l'engagement pris vis-à-vis d'UNITAID, qui dispose par ailleurs d'un fonds de roulement confortable. Nous ne parlons que de l'excédent. Nous ne prétendons pas régler par ce mécanisme la question du financement de l'AFITF, Monsieur Jean-Marie Sermier : le Gouvernement prépare actuellement la trajectoire pluriannuelle et nous aurons l'occasion d'en reparler en séance.

Affirmer que le transport aérien participe au financement des transports du quotidien est un symbole important.

Mme Valérie Lacroute. Ce n'est pas qu'un symbole !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je l'ai dit, un billet d'avion à 100 euros acquitte en France 47 euros de taxes contre seulement 37 euros en Suède, dont on nous vante l'exemple, et 50 euros au Royaume-Uni. Cette démarche doit impérativement être menée à l'échelle de l'Europe, sous peine de créer la cacophonie, pas nécessairement avec les vingt-sept États membres, mais à tout le moins avec les pays qui souhaitent aller de l'avant et qui partagent notre vision. Dans un tel contexte, montrer que la France trouve utile et pertinent de permettre un transfert de recettes du transport aérien vers les transports propres du quotidien est un signal fort. C'est le sens de l'amendement de Mme la rapporteure, que je soutiens.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD3177 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement est un début de réponse aux questions qui viennent d'être soulevées : il s'agit d'évoquer dans le rapport annexé des ressources complémentaires – au pluriel –, sachant qu'elles seront sans doute diverses.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

M. Jean-Marie Sermier. Après avoir parlé des 30 à 40 millions d'euros provenant d'une taxe jusqu'alors dédiée, vous évoquez maintenant des ressources complémentaires, sans toutefois les identifier. Pouvez-vous être plus précise ?

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La taxe Chirac n'est pas une taxe dédiée. Le surplus de recettes de 30 millions d'euros sert aujourd'hui au désendettement du budget annexe de l'aviation civile, mission noble mais à laquelle il nous semble plus pertinent de mettre fin en fléchant ce surplus vers les besoins de mobilité du quotidien.

Je vous confirme que nous apporterons des réponses sur le financement de la programmation d'ici à l'examen en séance publique.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD151 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Bien que les caractéristiques de la ruralité rejoignent en grande partie celles de la montagne, il convient de prendre en compte les spécificités de ces territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Même réponse que précédemment. Je vous suggère de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'amendement est satisfait par la rédaction des alinéas 14 et 16. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'examen CD154 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je voudrais prendre à témoin la ministre, qui connaît par cœur le dossier du Léman Express : nous avons obtenu gain de cause, mais cela n'a pas été simple : nous aurions gagné à ce que les spécificités des zones frontalières figurent dans la loi. C'est l'objet de cet amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est très important de faciliter la mobilité de nos compatriotes qui franchissent chaque matin une frontière pour se rendre au travail. Cependant, je vous propose de retirer cet amendement, satisfait par l'ensemble des dispositions du texte.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. À supposer que toutes les zones frontalières soient confrontées à des problèmes de transport ou d'enclavement, ce qui ne me semble pas le cas, l'amendement est satisfait par la rédaction des alinéas 14 et 16. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD125 de M. Jérôme Nury.

M. Martial Saddier. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis défavorable, comme pour les amendements portant sur le même sujet.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'amendement est satisfait par la rédaction de l'alinéa 21, qui vise l'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD153 de M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Cet amendement rédactionnel vise à insérer le mot « atmosphérique » après celui de « pollution ».

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Lorsque nous avons examiné cet amendement, à un autre endroit du texte, j'ai indiqué que les enjeux de pollution atmosphérique étaient très importants – et je ne m'étonne pas qu'en tant qu'ancien président du Conseil national de l'air, vous fassiez part de cette préoccupation. Il existe pourtant d'autres formes de pollution – de l'eau, des sols – qu'il ne s'agit pas de mettre de côté. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD1492 de M. Philippe Chalumeau.

Mme Anne-Laure Cattelot. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cette formulation réduirait les modes propres à ceux qui utilisent un carburant alternatif aux hydrocarbures, ce qui exclurait les modes actifs, tels que la marche ou le vélo, qui nous tiennent tous à cœur.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD490 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à inscrire dans ce texte la notion de télétravail, qui constitue aussi une réponse aux déplacements quotidiens domicile-travail.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La politique des mobilités s'efforce d'éviter les mobilités contraintes, par le travail notamment, mais aussi de limiter les déplacements liés à la périurbanisation ou à l'étalement urbain. Ces objectifs doivent être rappelés de façon plus générale plutôt qu'en se focalisant sur le télétravail. C'est pourquoi je vous suggère de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Favorable au télétravail, mais défavorable à l'amendement proposé à cet endroit du texte.

La commission rejette l'amendement.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD3146 de la rapporteure.

Elle en vient à une série d'amendements identiques, CD50 de Mme Annie Genevard, CD152 de M. Martial Saddier, CD479 de M. Vincent Descoeur, CD1205 de Mme Jeanine Dubié, CD2220 de Mme Frédérique Lardet et CD2273 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Dino Ciniéri. L'amendement CD50 vise à compléter l'alinéa 21 par les mots « et de la montagne ». En effet, la spécificité de la montagne est reconnue par la loi du 9 janvier 1985.

M. Martial Saddier. L'amendement CD152 est défendu.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD479 également.

M. Bertrand Pancher. L'amendement CD1205 vise à souligner divers aspects importants pour les territoires de montagne.

Mme Pascale Boyer. L'amendement CD2220 vise à reconnaître les spécificités de la montagne.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2273 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'importance de cet enjeu apparaît dans d'autres dispositions. Je propose le retrait de ces amendements, à défaut de quoi mon avis sera défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. J'ajoute que le COI, dans ses travaux, a porté la plus grande attention aux projets concernés par les spécificités des territoires de montagne.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je confirme !

L'amendement CD1205 est retiré.

La commission rejette les autres amendements.

Elle examine l'amendement CD610 de Mme Nadia Ramassamy.

M. Arnaud Viala. Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des territoires ultramarins. Ceux-ci ne présentent pas les mêmes difficultés d'accessibilité que les zones rurales.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La continuité territoriale est très importante, mais nous parlons là du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux, dont je ne suis pas certaine qu'il permette de relier l'hexagone aux territoires d'outre-mer... Je vous suggère de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD492 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement tend à mieux identifier les territoires qui pourraient être visés par la priorité n° 1 des programmes d'investissement prioritaire –

« entretenir et moderniser les réseaux routiers et ferroviaires » –, à laquelle je souscris pleinement, en mentionnant les zones rurales et de montagne éloignées des grandes métropoles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Malheureusement, la remise en état des réseaux routiers et ferroviaires dégradés concerne l'ensemble du territoire – j'en veux pour preuve l'effondrement d'une partie du viaduc de l'autoroute A15 ou la fermeture contrainte de l'une des voies de la RN118 à Pont-de-Sèvres. La précision que vous apportez est trop restrictive ; je vous propose de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. L'objectif doit rester général.

M. Vincent Descoeur. Il n'a échappé à personne que cet amendement ne se voulait pas exclusif, mais vous connaissez les raisons pour lesquelles j'appelle votre attention sur ces zones !

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD3147 et CD3148 de la rapporteure.

Puis elle en vient à l'examen de l'amendement CD3179 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'alinéa 30, introduit par le Sénat, prévoit l'accompagnement par l'État de l'inventaire, de la surveillance, de l'entretien et, le cas échéant, de la réparation des ouvrages d'art et des ponts.

Cette volonté d'accompagnement est déjà satisfaite par l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (IDRRIM), créé en 2010. L'IDRRIM pilote notamment l'Observatoire national de la route, l'ONR, et participe aux conférences techniques interdépartementales animées par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, le CEREMA. Ces dispositifs seront consolidés par l'Agence nationale de cohésion des territoires, l'ANCT, qui aura vocation à appuyer les collectivités en matière d'ingénierie.

Par ailleurs, en tant que gestionnaires routiers, les collectivités disposent de la libre administration de leurs équipements, y compris des choix des priorités et des niveaux d'investissement, sans intervention de l'État. Cet amendement vise à clarifier les rôles respectifs des différentes autorités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important de ne pas entretenir la confusion sur les rôles de chacun, notamment sur les ouvrages des collectivités. L'État apportera son concours technique aux collectivités, mais il ne s'agira pas d'interférer et de remettre en cause la libre administration des collectivités locales. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est saisie de l'examen CD1827 de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Cet amendement de la commission des finances va dans le même sens que celui de la rapporteure. Le Sénat a quelque peu détourné le rôle de l'État en lui confiant une forme de responsabilité sur le patrimoine géré par les collectivités. Il ne s'agit pas de dénaturer le rôle et la liberté d'administration des collectivités territoriales, mais de définir le soutien de l'État en matière d'ingénierie – ce dont les petites collectivités ont le plus besoin.

Cet amendement prévoit donc que les dispositifs existants d'appui de l'État aux collectivités territoriales en matière d'ingénierie seront consolidés par l'ANCT.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. La proposition de loi portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires est encore en discussion. Il vaut mieux éviter de créer des ponts entre des textes tous deux en cours de navette...

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il est tout à fait pertinent de rappeler le soutien que l'ANCT pourra apporter aux collectivités en matière d'ingénierie, mais il est vrai que nous sommes confrontés à un problème de calendrier. C'est un débat que nous pourrions reprendre dans l'hémicycle.

M. Joël Giraud. Dans la mesure où il s'agit d'une loi programmatique, anticiper sur la création de l'ANCT ne pose pas problème – nous l'avons bien fait pour Notre-Dame de Paris !

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Je m'en remets à l'avis de la ministre, mais je répète que le caractère programmatique du texte nous permet d'anticiper sur une loi qui n'a pas encore été promulguée. La proposition de loi sera examinée demain en nouvelle lecture par l'Assemblée nationale.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD733 de Mme Sophie Beaudouin-Hubiere.

Mme Sophie Beaudouin-Hubiere. Madame la ministre, vous rappelez à juste titre que la politique du tout-TGV a conduit à reléguer au second plan l'entretien des autres lignes ferroviaires. Faute d'investissements, les infrastructures ont vieilli, entraînant des répercussions sur les temps de trajet et la fréquence des trains. Face à cette situation, le Gouvernement a pris des engagements en faveur des lignes non TGV, un changement de paradigme que je salue.

Cet amendement vise à inscrire dans la loi les engagements pris par le Gouvernement en matière d'opérations de modernisation sur les réseaux ferroviaires, notamment sur les lignes existantes jugées prioritaires. C'est le cas de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), emblématique des problèmes qui se posent sur un réseau trop longtemps abandonné. Usagère de cette ligne, j'ai constaté qu'outre les nombreux retards – j'en ai encore fait l'amère expérience aujourd'hui –, le temps de trajet entre Paris et Limoges était passé ces dernières années de deux heures cinquante à trois heures vingt ! Il est urgent d'agir.

Si l'exposé des motifs mentionne bien POLT parmi les lignes prioritaires devant faire l'objet de travaux de modernisation, ce n'est le cas d'aucun des articles du projet de loi. Or l'exposé des motifs n'a aucune valeur légale. Pour les habitants des territoires desservis et qui s'estiment abandonnés, il est important de donner une base légale aux engagements du Gouvernement.

C'est pourquoi je propose de mentionner dans le rapport annexé les quatre opérations majeures de modernisation qui seront menées sur des itinéraires existants, jugés comme prioritaires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons pris le parti de ne pas citer de projets dans le rapport annexé. En revanche, il est indiqué dans l'exposé des motifs que les modernisations des lignes Paris-Clermont et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, entre autres, sont de grands projets, au même titre que les projets de ligne à grande vitesse. Je vous invite à retirer cet amendement.

Par ailleurs, je vous confirme que la remise en état des infrastructures, la modernisation et la rénovation du matériel roulant sont bien au cœur des priorités affichées dans la programmation proposée.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Comme mon homologue au Sénat, M. Didier Mandelli, j'estime que les amendements évoquant des projets particuliers sont des amendements d'appel, qui n'ont pas vocation à être adoptés. L'exposé des motifs comporte une liste des principaux projets, dont le financement est prévu, tout comme le scénario 2 du COI, auquel le texte renvoie.

Intégrer au cas par cas des projets dans le rapport annexé nous exposerait à des erreurs d'appréciation ou à des omissions. La représentation nationale doit se prononcer sur un projet de programmation globale. Elle aura tous les moyens d'en vérifier l'exécution dans le détail.

M. Bertrand Pancher. Si chacun y va de son projet d'infrastructures, on ne s'en sortira pas ! Tenons-nous en au travail de classement des infrastructures qu'ont réalisé la commission « Mobilité 21 » et le COI.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Notre collègue M. Fabien Roussel, de la commission des finances, a mené une mission flash sur les trains d'équilibre du territoire (TET), à laquelle Mme Valérie Lacroute, ici présente, a participé. Cette mission a établi des recommandations et rappelé les engagements pris par l'État sur les lignes dont il reste gestionnaire. Madame la ministre, pourriez-vous profiter de cette occasion pour évoquer la rénovation des rames de la ligne Paris-Clermont, qui ont atteint l'âge de 46 ans ?

Mme Sophie Beaudouin-Hubiere. Je tiens à remercier Mme la ministre d'avoir renouvelé les engagements pris en faveur de ces lignes prioritaires. Elles sont essentielles pour les habitants de ces territoires oubliés, qui font partie – faut-il le rappeler ? – de la diagonale du vide. Je retire cet amendement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les appels d'offres pour le renouvellement des matériels roulant des lignes Paris-Clermont et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sont en cours, pour une attribution dans l'année. Le renouvellement complet

représente un budget de 700 millions d'euros, sur le budget de 3,7 milliards d'euros consacré au renouvellement de l'ensemble des trains Corail en moins de dix ans. Pour l'essentiel, ces trains seront transférés aux régions dans le cadre de la reprise des lignes TET.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD2109 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Carole Bureau-Bonnard. Cet amendement propose de mentionner le report modal et les plateformes fluviales à l'alinéa 35. Aujourd'hui, 88 % du trafic de fret s'effectue par la route. Pourtant, le fluvial garantit un transport des marchandises jusqu'au cœur des villes, en sécurité, sans nuisances sonores et avec quatre fois moins de carburant, de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre.

Un effort d'équipement en infrastructures doit être réalisé pour le fluvial. Il convient notamment de mettre en place les conditions politiques infrastructurelles et réglementaires susceptibles de permettre le report modal de la route vers le fluvial, de valoriser les atouts écologiques de ce mode de transport et d'optimiser sa compétitivité. Cet amendement vise donc à préciser les besoins spécifiques au fluvial, dans lesquels il faut investir pour développer cette forme de transport.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. L'amendement est satisfait par la priorité n° 5 – renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises –, au bénéfice du ferroviaire et du fluvial. Je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Je partage l'objectif de soutenir le report modal, notamment au bénéfice du transport fluvial, mais l'amendement est satisfait par l'alinéa 35 et par les développements consacrés à la priorité n° 5.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CD647 de Mme Carole Bureau-Bonnard.

Mme Carole Bureau-Bonnard. Il s'agit d'inscrire à l'alinéa 35 une augmentation plus importante des crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et à la modernisation des voies navigables, en complément des capacités d'investissement propres de Voies navigables de France (VNF) et des cofinancements des collectivités.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les chiffres que vous proposez ne sont pas incohérents avec ceux avancés par le COI dans son scénario. Mais la programmation respecte les enveloppes globales et prévoit une montée en puissance des investissements de régénération plus progressive, par réalisme financier et afin de tenir compte de la capacité à mobiliser des ressources en ingénierie et à préparer des projets. Je vous invite à retirer cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'effort à réaliser en matière de régénération des voies navigables est considérable, en effet. Ni l'exposé des motifs du projet de loi ni le rapport annexé ne cherchent à minimiser le sous-investissement chronique qui a conduit à la

situation actuelle. Cependant, comme la ministre l'a rappelé, les enveloppes budgétaires ne sont pas extensibles ; la trajectoire financière établie par ce texte doit avant tout rester crédible, et force est de constater que le projet de loi prévoit déjà un effort substantiel en faveur du transport fluvial, qui a d'ailleurs été salué par Voies navigables de France lors de l'adoption de son budget. La dépense supplémentaire de 90 millions d'euros par an que vous proposez pour la période 2019-2027 conduirait à un total de 810 millions d'euros, ce qui mettrait en péril la réalisation d'autres priorités. J'émetts donc un avis défavorable.

Mme Carole Bureau-Bonnard. J'entends vos remarques, mais les discussions avec Voies navigables de France montrent que si nous n'augmentons pas les financements pour la régénération des voies fluviales, nous allons nous retrouver avec un problème de sécurité à un moment ou à un autre sur certaines de ces voies. Je comprends bien que l'effort est substantiel, mais mon amendement reprend des recommandations importantes. Je sais qu'il y a aussi des priorités ailleurs, par exemple dans le domaine ferroviaire, mais j'aimerais savoir comment on fera en sorte que les réseaux fluviaux soient de bonne qualité et sécurisés et de quelle manière on pourra améliorer le transport fluvial dans la perspective plus écologique qui prévaut désormais.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je n'ai pas de doute sur le fait que l'on pourrait utiliser intelligemment de l'argent supplémentaire dans le cadre d'une montée en régime qui me paraît indispensable. Je voudrais néanmoins souligner que l'on était à 80 millions d'euros en 2018 et que l'on prévoit d'arriver à 110 millions d'ici à la fin du quinquennat, puis de passer à 130 millions. On pourrait faire plus, indéniablement, mais cela vaut aussi pour les routes ou les aménagements cyclables. Il est important de préserver la cohérence de cette programmation : la question se reposera quand on s'interrogera sur les ressources. Mieux vaut se donner des trajectoires réalistes, compatibles avec les ressources que l'on envisage de dégager.

Mme Carole Bureau-Bonnard. Je voulais insister sur le fait que si l'on avait la possibilité d'améliorer le financement, cela permettrait de faire en sorte que le transport fluvial soit de meilleure qualité et surtout qu'il monte en puissance. Cela étant, j'entends les arguments qui ont été évoqués, et je vais donc retirer mon amendement.

L'amendement CD647 est retiré.

La réunion, suspendue à vingt-trois heures quarante, est reprise à vingt-trois heures cinquante-cinq.

La commission est saisie des amendements identiques CD98 de Mme Emmanuelle Anthoine et CD99 de Mme Valérie Bazin-Malgras.

Mme Emmanuelle Anthoine. Mon amendement CD98 est rédactionnel.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD99 également. Je voudrais rappeler le débat que nous avons eu tout à l'heure sur le surplus de la « taxe Chirac », qui représente 20 ou 30 millions d'euros. Les crédits prévus pour VNF vont passer de 110 à 130 millions d'euros lors des prochains exercices budgétaires, ce qui consommera ainsi la quasi-totalité de ce qui nous est proposé pour alimenter l'AFITF. Cela montre bien qu'on n'est pas du tout à la

hauteur des attentes et que l'on ne réglera pas le problème de la rénovation et de la construction de la voirie qui se pose.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cela tombe bien, parce que ce n'était pas son objet... L'amendement de la rapporteure ne prétendait pas régler le problème : c'était un symbole, qui nous semblait néanmoins important.

Avis favorable aux amendements identiques CD98 et CD99.

Mme Bérandère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission adopte ces amendements.

En conséquence, l'amendement CD2100 de Mme Danielle Brulebois tombe.

La commission est ensuite saisie des amendements identiques CD163 de M. Jean-Pierre Vigier, CD255 de Mme Annie Genevard, CD258 de M. Vincent Rolland, CD497 de M. Vincent Descoeur, CD585 de M. Xavier Roseren et CD2274 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD163 est défendu.

M. Dino Ciniéri. L'amendement CD255 vise à modifier le rapport annexé pour y apporter des précisions soulignant des aspects importants pour les territoires de montagne. Nous précisons ainsi à l'alinéa 36 que l'État reprendra une politique d'investissements dans les trains d'équilibre du territoire, que la rédaction actuelle de cet alinéa ne mentionne pas, et dans les trains d'aménagement du territoire. Je rappelle que toutes les régions deviendront les autorités organisatrices en charge des TET d'ici au 1^{er} janvier 2020.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD258 est défendu.

M. Vincent Descoeur. Un peu dans le même esprit qu'un de ceux que j'ai défendus précédemment, l'amendement CD497 vise à préciser à l'alinéa 36, relatif aux investissements dans le réseau ferroviaire, qu'il faut s'intéresser tout particulièrement aux trains d'équilibre du territoire.

Mme Carole Bureau-Bonnard. L'amendement CD585 est défendu.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2274 également.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je pense que ces amendements sont satisfaits. Nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer les investissements qui sont prévus, notamment pour les lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, et nous reviendrons tout à l'heure sur l'importance des trains de nuit. Je vous propose de retirer ces amendements, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérandère Abba, rapporteure. Je suis du même avis. Mon amendement CD3175, que nous allons examiner bientôt, devrait répondre à votre préoccupation.

L'amendement CD585 est retiré.

La commission rejette les autres amendements.

Elle examine ensuite l'amendement CD493 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. J'ai déjà présenté un amendement qui s'inscrit dans le même esprit mais n'a pas rencontré un grand succès... L'amendement CD493 vise plus précisément les zones particulièrement enclavées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Il est important de traiter la question de la rénovation des lignes connaissant peu de circulation. C'est le sens de la mission que j'ai confiée au préfet M. François Philizot. Les autres lignes doivent également être prises en compte. Je pense que cet amendement conduirait à laisser de côté une partie des enjeux. Je vous propose donc de le retirer ; sinon, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Je demande aussi son retrait, sans quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Vincent Descoeur. Nous avons admis le principe selon lequel il faut éviter d'évoquer des cas particuliers, mais force est de constater que certaines des lignes dont nous parlons ont un avenir compromis. D'où l'idée de mettre l'accent sur elles avant l'ouverture à la concurrence.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD3176 de la rapporteure.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Le rapport annexé au projet de loi, dans sa version résultant du vote de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, fixe à 40 millions d'euros par an le montant à atteindre pour les opérations de mise en sécurité des passages à niveau prioritaires. Or ce niveau de précision ne relève pas de la loi. Des discussions devront également être menées avec les collectivités territoriales et SNCF Réseau dans le cadre des contrats d'objectifs et de performance. Mon amendement vise à revenir à la rédaction initiale du projet de loi : la mise en sécurité des passages à niveau fait partie intégrante des opérations de sécurité ferroviaire qui seront soutenues financièrement par l'État, comme la ministre va certainement le confirmer, pour un montant qui correspondra, en ordre de grandeur, à ce qui a été annoncé.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. On pourrait décliner les montants de chacun des programmes, mais cela poserait un problème d'homogénéité. Je peux vous confirmer l'importance que nous accordons à la sécurité des passages à niveau. La montée en puissance prévue correspond bien aux chiffres qui ont été cités. Par cohérence, il est préférable de ne pas commencer à insérer d'autres chiffres dans le rapport annexé. J'émet donc un avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2577 de M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Une des difficultés du fret ferroviaire tient au très mauvais état des voies de service, qui permettent de manœuvrer les trains et de décharger ou de charger le fret à quai dans les gares. L'amendement CD2577 tend à préciser que l'objectif d'amélioration de l'état du réseau existant concerne aussi les voies de service, afin d'améliorer le transport de marchandises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement est conscient, bien sûr, de l'importance des voies de service. Conformément à la répartition des interventions des différents acteurs, c'est à SNCF Réseau de remettre en état ces voies, alors que l'État intervient, par exemple, en ce qui concerne les lignes capillaires fret. Il a été demandé à SNCF Réseau d'investir 20 millions d'euros par an au cours des prochaines années afin de remettre à niveau ces voies qui en ont bien besoin. Votre amendement étant satisfait, selon d'autres modalités, je vous propose de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Cet amendement est satisfait par l'alinéa 37, mais également par les développements consacrés à la priorité n° 5, relative au report modal. Je vous demande de le retirer, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

L'amendement CD2577 est retiré.

La commission examine ensuite l'amendement CD3150 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'amendement CD3150 vise à clarifier la rédaction de la deuxième phrase de l'alinéa 37 et à préciser que c'est à SNCF Réseau, et non à l'État, qu'il appartient de conduire les travaux de régénération et de modernisation des lignes structurantes. Quelles que soient les modalités de financement, ces travaux relèvent de la maîtrise d'ouvrage du gestionnaire de l'infrastructure, SNCF Réseau, qui doit en particulier mettre leur programme en adéquation avec les ressources disponibles, notamment celles en personnel. Il convient que l'État soit attentif à toutes les pistes d'optimisation des financements et de réduction des nuisances liées aux travaux, notamment pour les usagers ; mais, en tout état de cause, il ne mène pas opérationnellement ces travaux.

Suivant l'avis favorable de la ministre, la commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD173 de M. Jean-Pierre Vigier.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement tend à mettre l'accent sur l'aménagement et la sécurisation des lignes existantes qui desservent les départements ruraux ou de montagne.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement rejoint une précédente série. Je ferai donc la même réponse : il faut évidemment prendre en compte ces enjeux, et c'est notamment le sens de la mission confiée au préfet M. François Philizot, mais les ressources mobilisables, qu'elles soient budgétaires ou opérationnelles,

doivent également servir pour le réseau structurant. SNCF Réseau n'est pas amené à contribuer à la régénération de ces petites lignes qui doivent être financées dans le cadre des contrats de plan État-régions. J'émet donc un avis défavorable.

Mme Bérandère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD2275 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. On ne va pas refaire le débat sur le nouveau pacte ferroviaire... Cela étant, depuis l'examen et la promulgation de ce texte, il n'est pas rare d'entendre parler ici ou là, dans certaines régions, de fermetures de gares, voire de petites lignes. J'entends bien qu'un travail est mené par le préfet M. François Philizot et nous en attendons beaucoup ; mais je trouve dommage qu'en attendant, des décisions de fermeture soient prises.

Je le dis d'autant plus que j'applaudis des deux mains lorsque vous parlez du transport du quotidien, lorsque vous souhaitez qu'il n'y ait plus de zones blanches en ce qui concerne les autorités organisatrices des mobilités, lorsque vous voulez lutter contre l'autosolisme et lorsque vous appelez à s'intéresser à cette France dite périphérique. On voit bien ce qui se passe, en effet : beaucoup d'habitants s'y sont installés et font tous les jours ce que l'on appelle des mouvements pendulaires. Ils sont obligés d'utiliser leur véhicule, souvent à moteur thermique, pour aller au travail.

Quelques-unes de vos propositions doivent leur permettre d'avoir des alternatives ; parmi elles, le transport ferroviaire peut paraître pertinent dans certains endroits, notamment en lisière de grandes agglomérations ou de métropoles. Il me semble dommage que l'on n'organise pas une forme de moratoire en attendant les résultats de la réflexion qui a été engagée, afin que les décisions soient prises en connaissance de cause, c'est-à-dire à l'aune de ce travail. Il est très difficile de rouvrir une petite ligne ou même une gare lorsque la décision a été prise de la fermer. C'est une question de logique : l'amendement CD2275 tend à faciliter les choses en évitant d'avoir à revenir sur des décisions malheureuses de fermeture de gares ou de petites lignes qui sont en train d'être prises.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Quand on ferme une petite ligne, ce n'est pas une décision de renoncement, en tant que tel, au fonctionnement d'une ligne utile : c'est parce qu'on a accumulé des décennies de retard au point que, parfois, SNCF Réseau nous avoue ne plus être à même d'y faire circuler des trains. C'est évidemment insupportable, tout comme il est insupportable d'inscrire des montants dans les CPER pour découvrir par la suite qu'il faut en réalité des montants deux fois plus élevés que ce qui a été programmé par les différents acteurs... La décision ne se limite pas à ne plus fermer : il faut absolument rattraper le retard et trouver les bonnes méthodes pour avancer rapidement, et en particulier pour que des études puissent être réalisées plus vite. C'est notamment le sens de l'amendement que j'ai déposé au Sénat pour permettre aux régions qui le souhaitent de gérer directement certaines de ces lignes. Ce serait très simple si l'on pouvait décréter un moratoire ; malheureusement, il faut compter avec un état des lignes qu'il faut impérativement parvenir à améliorer. Je partage votre préoccupation, mais je pense qu'elle ne peut pas se traduire par la formulation que vous proposez. J'espère que nous allons arriver à

trouver, tous ensemble, les moyens d'éviter cette situation de fait accompli, insupportable pour tout le monde. Je vous propose de retirer votre amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même si je comprends bien les problèmes évoqués par M. Christophe Bouillon, les propositions contenues dans son amendement ne relèvent pas directement ou pas seulement de la compétence de l'État, mais de SNCF Réseau et des régions, qui sont compétentes pour les lignes de TER. En outre, l'amendement est satisfait par plusieurs dispositions de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, notamment son article 13 et son article 23 qui institue des comités de suivi des dessertes auprès des autorités organisatrices de transport ferroviaire. J'é mets donc un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD500 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Par l'amendement CD500, je propose d'investir dans les trains de nuit d'une manière significative. Ils peuvent constituer de vraies solutions pour certains territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Vous appelez à un nouveau souffle pour le réseau des trains de nuit. J'ai déjà eu l'occasion de dire que je partage cette ambition. J'ai souhaité que l'on prolonge la convention avec la SNCF pour les trains de nuit existants et que l'on engage une rénovation du matériel roulant. Il faut certainement aller plus loin, comme le propose l'amendement CD3175 de la rapporteure, que nous allons bientôt examiner. Je vous propose de retirer votre amendement au bénéfice de celui-ci.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis, en attendant l'amendement CD3175...

M. Vincent Descoeur. Il est utile de s'intéresser à l'existant, mais on vous a présenté un certain nombre de situations laissant penser qu'on pourrait aussi s'interroger sur le retour de certains trains de nuit qui apportaient une véritable plus-value, et qui ont malheureusement disparu.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD2276 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je n'ignore pas l'existence d'une programmation pour la sécurisation des passages à niveau, qui existe depuis les années 1990, ni les travaux réalisés dans le cadre d'une récente mission parlementaire, mais il y a encore des accidents parfois dramatiques qui sont liés à des passages à niveau. Il en est récemment survenu un à Pavilly, dans ma circonscription. Même si l'on peut louer la diligence des services de secours, de la SNCF et d'autres acteurs, je trouve qu'il serait important d'accélérer, voire de renforcer, les dispositions à prendre pour traiter les passages à niveau dangereux, dont nous avons une connaissance fine.

Vous avez souhaité, madame la ministre, consacrer un effort particulier au traitement de l'existant : or la rénovation de certaines lignes peut être l'occasion de supprimer certains passages à niveau. Il faut intégrer cette question, même si je sais bien qu'elle implique également d'autres acteurs, notamment les collectivités territoriales, par exemple lorsque cela suppose des contournements ou des modifications de tracé des routes. Il est temps, et je pense que vous en avez conscience, de renforcer la programmation prévue pour la sécurisation des passages à niveau.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je vous confirme que la sécurisation des passages à niveau est une priorité et que le Gouvernement va renforcer les moyens qui y sont consacrés. Vous avez évoqué le rapport de Mme Laurence Gayte, qui ouvre d'autres perspectives, en préconisant des mesures d'aménagement simples, efficaces et plus rapides à mettre en œuvre. Je pense que votre amendement est satisfait, et je vous propose donc de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

L'amendement CD2276 est retiré.

Puis la commission aborde l'amendement CD3153 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'introduction d'une référence aux transports guidés au Sénat, en séance publique, procède de la volonté de développer le transport par câble et la mobilité par liaison tram-train.

Le développement de ces modes de transport, et des transports guidés d'une façon plus générale, est bien appréhendé et soutenu dans le cadre du rapport annexé, notamment au sein de la priorité n° 4. Il est ainsi prévu à l'alinéa 61 de dégager « 600 millions d'euros pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun », dont font partie les trans-trains et les transports par câble.

En revanche, l'introduction du terme « transports guidés » dans la partie consacrée à la priorité n° 2, qui a pour objet de « remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains », ne semble pas adaptée au contenu de cette priorité. C'est pourquoi mon amendement CD3153 tend à supprimer les références aux transports guidés dans le cadre de la priorité n° 2.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD3151 de la rapporteure.

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD3175 de la rapporteure, faisant l'objet du sous-amendement CD3267 de la commission des finances, et l'amendement CD1828 de la même commission.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Voici le désormais célèbre amendement CD3175, que vous attendez depuis le début de la soirée. (*Sourires.*)

Les trains de nuit, tels qu'ils ont existé dans notre paysage ferroviaire, sont en fin de cycle : services obsolètes par rapport aux nouvelles attentes des voyageurs, matériel roulant arrivé en fin de vie et exploitation compliquée par l'état de l'infrastructure ferroviaire.

À la suite des travaux de la commission présidée par M. Philippe Duron en 2015, seules deux lignes ne bénéficiant pas d'offres alternatives ont été conservées et font l'objet d'un conventionnement avec l'État : la ligne Paris-Briançon et celle Paris-Rodez – Latour-de-Carol, qui est complétée jusqu'à Cerbère grâce à l'engagement conjoint de l'État et de la région Occitanie. Malgré des difficultés d'exploitation, le Gouvernement s'est engagé à maintenir ces deux trains et une rénovation des voitures a été annoncée. Il sera également nécessaire d'investir dans du matériel roulant.

Des dessertes de nuit internationales, qui ne sont pas conventionnées, existent également, comme le service offert par la société Thello. Ailleurs en Europe, d'autres lignes de nuit font preuve d'un dynamisme commercial.

Même si, à la différence de beaucoup de ses voisins, la France a la chance de compter sur un réseau à grande vitesse qui a beaucoup raccourci les distances et réduit en conséquence le potentiel des liaisons de nuit, le développement de nouvelles lignes de nuit peut faire l'objet d'une réflexion. Mon amendement demande que le Gouvernement remette au Parlement, d'ici au 30 juin 2020, un rapport stratégique sur les perspectives de relance des trains de nuit.

M. Joël Giraud. Le sous-amendement CD3267 de la commission des finances est cosigné par son président, M. Éric Woerth, et par moi-même : il est donc assez œcuménique.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous nous mettez la pression, monsieur le rapporteur général ! (*Sourires.*)

M. Joël Giraud. Je souscris complètement à ce qui vient d'être dit. La commission des finances a d'ailleurs adopté, toujours d'une manière œcuménique, l'amendement CD1828 qui suit la même logique. Mais je vais le retirer si le sous-amendement CD3267 est adopté.

Il manque une dimension intra-européenne dans l'amendement CD3175. Or on ne saurait avoir un réseau de trains de nuit qui ne dépasse pas les frontières. Il serait assez cocasse qu'un train de nuit s'arrête à Annemasse au lieu d'aller jusqu'à Genève, ou à Aulnoye sans continuer jusqu'à Bruxelles. Il faut également prendre en compte la dimension économique : l'ensemble des trains de nuit européens, à l'exception des deux trains français, a fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt qui a été remporté par Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), les chemins de fer publics autrichiens. Ces derniers ont aujourd'hui un réseau international, intra-européen, qui fonctionne très bien et gagne même de l'argent. Nous avons tout intérêt à nous adosser à ce type de politiques publiques pour relancer la politique des trains de nuit en France et à travers elle. C'est pourquoi nous souhaitons introduire une référence à la dimension intra-européenne dans l'amendement de la rapporteure. Tel est l'objet du sous-amendement CD3267.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je précise que l'adoption de l'un de ces amendements, éventuellement sous-amendé, ferait tomber le CD61.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je suis très favorable à ce que l'on apporte un éclairage sur les enjeux et les conditions d'un développement plus important du réseau des lignes de nuit. Les succès de nos partenaires européens nourriront utilement l'étude demandée. J'émetts donc un avis favorable à l'amendement CD3175 et au sous-amendement CD3267.

L'amendement CD1828 est retiré.

La commission adopte le sous-amendement CD3267.

Puis elle adopte l'amendement CD3175 sous-amendé.

En conséquence, l'amendement CD61 de M. Vincent Descoeur tombe.

La commission est ensuite saisie de l'amendement CD2403 de M. Benoit Simian.

M. Vincent Thiébaud. L'amendement CD2403 vise à encourager le développement de projets de RER métropolitain dans les grandes agglomérations françaises, un peu sur le modèle du réseau francilien. Cela permettrait de décongestionner certains territoires, comme on l'a fait autour de Bordeaux. Nous connaissons nous-mêmes de gros problèmes dans le Bas-Rhin, notamment pour l'accès à Strasbourg. Vous auriez d'ailleurs déclaré, madame la ministre, lors d'un déplacement en Alsace, que ce n'est pas un TER qu'il nous faudrait mais un RER, du point de vue de la cadence. Notre amendement va dans le sens de ces bonnes paroles.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai en effet évoqué, dans plusieurs territoires, la nécessité de développer fortement la capacité de nos trains express régionaux. Les problèmes de congestion routière qui se posent autour des métropoles ou le long des axes surchargés, comme celui qui relie Thionville et Luxembourg, montrent bien que nous ne sommes pas à la hauteur des besoins de nos concitoyens. Nous devons faire mieux. Peut-être pourrait-on retravailler la formulation « RER métropolitains » que vous proposez, mais je partage votre philosophie. J'émetts donc un avis favorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD3154 de la rapporteure.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Je vous propose de supprimer la référence à la création de nouvelles gares, notamment d'interconnexion. Le projet de loi a pour objectif de traiter les nœuds ferroviaires et d'assurer l'entretien et la modernisation du réseau existant. La priorité n° 2 du rapport annexé, qui vise à désaturer les grands nœuds ferroviaires urbains, consiste d'abord à créer de nouvelles voies en gare et à élargir certains quais avant d'envisager la création de nouvelles gares.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD3155, CD3156 et CD3157 ainsi que l'amendement CD3159 rectifié, de précision, de la rapporteure.

La commission examine ensuite les amendements identiques CD256 de Mme Annie Genevard, CD498 de M. Vincent Descoeur, CD587 de M. Xavier Roseren et CD2277 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Dino Ciniéri. L'amendement CD256 vise à inclure une référence à la montagne à l'alinéa 49 du rapport annexé. Je rappelle que la spécificité de la montagne est reconnue depuis la loi du 9 janvier 1985.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD498 tend, de la même façon, à prendre en compte la spécificité des besoins des territoires de montagne.

Mme Véronique Riotton. L'amendement CD587, déposé par notre collègue député du Mont-Blanc, précise que le désenclavement routier concerne aussi les territoires de montagne, une fois n'est pas coutume. (*Sourires.*)

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2277 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les raisons déjà exposées, je demande le retrait de ces amendements ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même position.

La commission rejette ces amendements.

Puis elle adopte les amendements CD3160, de précision rédactionnelle, et CD3161, rédactionnel, de la rapporteure.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD257 de Mme Annie Genevard, CD499 de M. Vincent Descoeur, CD588 de M. Xavier Roseren et CD2278 de Mme Marie-Noëlle Battistel.

M. Dino Ciniéri. L'amendement CD257 vise à compléter la rédaction de l'alinéa 52 afin de rappeler que les travaux d'entretien, de sécurisation et de modernisation du réseau routier national comportent notamment d'importants travaux de prévention des risques naturels, particulièrement nécessaires en montagne.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD499 concerne également les travaux de sécurisation visant à prévenir des éboulements de terrain ou des chutes de blocs de pierre, très fréquents en montagne.

Mme Véronique Riotton. L'amendement CD588 précise que les travaux d'entretien, de sécurisation et de modernisation du réseau routier, qui est reconnu comme essentiel pour l'attractivité d'un territoire, portent notamment sur la prévention des risques naturels. Ces travaux sont essentiels pour assurer la sécurité des usagers de la route, en particulier en montagne.

M. Christophe Bouillon. L'amendement CD2278 est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les enjeux de sécurité face aux risques naturels sont systématiquement pris en compte. N'en citer que quelques-uns, mais pas d'autres, pourrait être contre-productif. Je vous propose donc de retirer ces amendements, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette ces amendements.

La commission examine l'amendement CD3162 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le Sénat a introduit une exception au dispositif de désenclavement routier des villes moyennes, qui consiste à privilégier des aménagements ponctuels. Un amendement adopté en séance publique précise à la fin de la seconde phrase de l'alinéa 52 : « sauf si la déclaration d'utilité publique a été prononcée et que les acquisitions et aménagement fonciers ont été réalisés ». Or, quel que soit l'état d'avancement des procédures et acquisitions, les projets doivent être poursuivis dans un esprit pragmatique en les adaptant au contexte. Afin de préserver la liberté d'appréciation en fonction de l'évolution des projets et des contextes, je vous propose de supprimer cette référence à la déclaration d'utilité publique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient aux amendements CD494 et CD62 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. L'alinéa 53 évoque un effort particulier pour les routes nationales non concédées traversant tout un département métropolitain. L'amendement CD494 propose d'accorder une priorité aux départements dont les chefs-lieux cumulent des handicaps liés à l'enclavement.

Dans le même esprit, l'amendement CD62 vise à proposer des critères pour identifier les départements qui mériteraient une attention toute particulière au regard de différents handicaps – absence de liaison autoroutière ou de routes deux fois deux voies, éloignement des lignes ferroviaires à grande vitesse, etc.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Les deux amendements sont satisfaits : c'est l'objet même du plan de désenclavement. Je vous propose de les retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette successivement les amendements CD494 et CD62.

Elle adopte ensuite les amendements rédactionnels CD3163, CD3164 et CD3165 de la rapporteure.

Elle passe à l'amendement CD491 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. J'ai déjà eu l'occasion de l'évoquer : il faut porter une attention particulière aux tiers lieux et à l'accueil des télétravailleurs, car cela limite les déplacements.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Pour les raisons exposées précédemment, demande de retrait. Sinon, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD671 de M. Éric Alauzet.

M. Vincent Thiébaud. Si le développement de nouveaux modes de mobilité est essentiel, la marche et le déplacement piétons restent les modes de déplacement les plus pratiqués. Au vu de l'évolution des différentes modalités de mobilité, notamment dans les zones denses, il devient de plus en plus difficile pour les piétons de se déplacer en toute sécurité. Mon amendement précise que l'État accordera une attention particulière à ces enjeux dans le cadre de l'utilisation de l'enveloppe de 350 millions d'euros consacrée aux mobilités actives, inscrite dans la stratégie de programmation des investissements.

Une petite anecdote pour finir : la semaine dernière, je me suis baladé à Strasbourg – ville où la pratique du vélo est très développée – à six heures du soir : j'ai failli me faire renverser trois fois en un quart d'heure !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement est satisfait : c'est l'objet du fonds « vélo » et du fonds « mobilités actives ». Je vous propose de retirer votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Votre amendement est satisfait par la rédaction actuelle du projet de loi. Mais il peut être utile de rappeler que les déplacements piétons, notamment ceux des personnes à mobilité réduite, doivent faire l'objet d'une attention particulière. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD2237 de Mme Marietta Karamanli.

M. Christophe Bouillon. L'amendement pourrait s'intituler « Vive les transports actifs ! ». Il vise à donner plus de moyens à leur expérimentation et à placer la barre un peu plus haut pour accompagner cet appel à projets. Il faut faire confiance à celles et ceux qui expérimentent.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. D'une manière générale, je ne peux que donner un avis défavorable quand il s'agit de modifier les équilibres dans les enveloppes évoquées lors de l'examen de l'article 1^{er} A. En outre, c'est la première fois que l'État met en place un fonds « mobilités actives ». Ce n'est peut-être pas suffisant, mais c'est néanmoins un premier pas. Enfin, 100 millions d'euros par an de la dotation de soutien à l'investissement local pourront également soutenir les projets. Je vous demande de bien vouloir retirer l'amendement. Sinon, avis défavorable.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Votre amendement suppose un effort supplémentaire au détriment d'autres priorités identifiées par le Conseil d'orientation des infrastructures. Il convient de préserver l'équilibre trouvé.

La commission rejette l'amendement.

Elle passe à l'amendement CD1829 de la commission des finances.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances. Cet amendement de la commission des finances posera sans doute le même problème que le précédent sur l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT). Nous souhaitons qu'une attention particulière soit apportée à l'accompagnement des communautés de communes qui répondent aux appels à projets ambitieux du Gouvernement en matière de déploiement du vélo ou dans d'autres domaines. Le défaut d'ingénierie de ces territoires – qui n'est pas de leur fait, il est lié à leur manque d'attractivité pour les cadres A et A + de la fonction publique –, constitue un frein à l'accès aux crédits. Cela entrerait parfaitement dans les compétences de l'ANCT, même si j'ai bien conscience de revenir sur la question programmatique.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je comprends votre préoccupation, mais la proposition de loi créant l'ANCT n'a pas encore été adoptée.

Cela étant, votre amendement me semble satisfait : nous accompagnons déjà ces territoires en termes d'ingénierie. Ainsi, l'appel à projets « vélo et territoires » soutient les collectivités dans l'élaboration de leur stratégie vélo. En décembre, cent soixante-huit territoires avaient répondu et cent deux vont être accompagnés. En février, cent soixante-seize territoires avaient répondu et, à nouveau, une centaine vont être accompagnés. La dynamique est donc très fortement engagée.

Je n'ai aucune inquiétude sur le fait que les communautés de communes vont se saisir des fonds « vélo » ou « mobilités actives » une fois ceux-ci mis en place.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis. L'Agence nationale de la cohésion des territoires aura évidemment à cœur d'accompagner les projets de toutes les collectivités de la même manière.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD669 de M. Éric Alauzet.

M. Vincent Thiébaud. Dans les territoires ruraux, la voiture individuelle est encore le principal mode de déplacement. Nous savons très bien qu'il sera difficile de déployer rapidement des transports publics. L'amendement de notre collègue M. Éric Alauzet préconise de mettre en place des solutions de type autopartage de véhicules et de les renforcer dans la stratégie de programmation. Le numérique favorisera le déploiement de telles solutions dans ces territoires.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Votre amendement est satisfait. C'est le sens de la démarche France Mobilités – que M. Jean-Marc Zulesi connaît bien –, qui a déjà permis d'accompagner plusieurs dizaines de territoires. En outre, votre amendement pose des problèmes rédactionnels, la notion d'« autorité régulatrice de mobilité » n'étant pas celle employée dans le texte. Je vous propose un retrait.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Votre amendement est satisfait, le sujet étant au cœur du projet de loi.

M. Vincent Thiébaud. S'il est satisfait, je suis satisfait...

L'amendement est retiré.

La commission passe à l'amendement CD2404 de M. Benoit Simian.

M. Vincent Thiébaud. L'amendement proposé par notre collègue M. Benoît Simian vise à étudier des alternatives à l'électrification des lignes, plus particulièrement le train à hydrogène. Cette proposition figurait parmi les conclusions du rapport parlementaire sur le verdissement du transport ferroviaire qui vous a été remis en novembre 2018, madame la ministre, afin d'inciter les collectivités à participer au développement du train à hydrogène.

La semaine dernière, je me suis rendu avec mon collègue M. Jean-Baptiste Djebbari dans le nord de l'Alsace et nous avons visité l'usine Alstom Transport de Reichshoffen, très en avance sur ce sujet. Nos voisins allemands ont déjà lancé des projets de trains à hydrogène.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Cet amendement reflète bien la mobilisation de M. Benoît Simian sur le train à hydrogène. Même si l'État, il le sait, ne peut pas accompagner ces projets dans le cadre des contrats de plan État-régions, nous serons bien au rendez-vous. Je vous propose le retrait au bénéfice de cette confirmation.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

Puis la commission adopte l'amendement rédactionnel CD3166 de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CD2405 de M. Benoît Simian.

M. Vincent Thiébaud. Il est défendu. Je pense que je connais déjà la réponse...

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Effectivement, ma réponse sera la même : demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

L'amendement est retiré.

Elle passe à l'amendement CD2406 de M. Benoît Simian.

M. Vincent Thiébaud. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Ces objectifs ont vocation à figurer dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), et non dans le présent projet de loi. En outre, je m'interroge sur les chiffres cités, à mes yeux trop ambitieux : l'objectif est plutôt d'une centaine de stations en 2023. Mais nous aurons ce débat dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie.

Mme la présidente Barbara Pompili. Malheureusement, elle ne sera pas débattue devant le Parlement, à notre grand regret. Mais c'est un autre sujet...

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Vincent Thiébaud. Je veux bien le retirer, mais si la PPE ne passe pas devant le Parlement...

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous pourrez l'évoquer lors de la discussion générale sur le projet de loi relatif à l'énergie et au climat, si vous le souhaitez.

L'amendement est retiré.

*La commission **adopte** les amendements rédactionnels CD3167 et CD3170 de la rapporteure.*

Elle examine l'amendement CD3171 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le Sénat a introduit une référence à la notification du calendrier des travaux dans les contrats de plan État-régions. Outre que cela ne relève pas du domaine législatif, une telle obligation existe déjà aux différentes étapes de la négociation des CPER, lors de leurs éventuelles revoyures et lors de la mise au point et de la signature des conventions de financement avec les parties concernées.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle passe à l'amendement CD1831 de la commission des finances.

M. Joël Giraud. Cet amendement vise à autoriser l'adossement des sections à gabarit routier à une concession autoroutière existante. Le droit de l'adossement est basé sur un principe général qui encadre très strictement l'adossement d'une autoroute à une autre section d'autoroute – une petite section en général, permettant de compléter l'autoroute préexistante. Il n'est pas prévu d'adossement à des gabarits routiers. Or, dans de nombreux cas, le gabarit routier est nécessaire, soit parce que le taux de rentabilité attendu n'est pas suffisant, soit parce que la géomorphologie de la zone ne permet pas d'insérer un gabarit autoroutier, soit pour des raisons environnementales et d'acceptabilité par les populations.

C'est ce que propose notre amendement CD1831. Nous proposons en outre une coordination dans le code de la voirie routière, après l'article 40 *bis*, par le biais de l'amendement CD1840 que j'aurai donc défendu par avance.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. En pratique, cet amendement permettra de réaliser des voies concédées ou en contrat de partenariat, sans exiger de caractéristiques autoroutières qui pourraient ne pas être adaptées dans certains lieux. Cet objectif étant précisé, j'émetts un avis favorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. J'ai quelques réserves. Je m'en remettrai à la sagesse de la commission.

La commission adopte l'amendement.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD2092 de Mme Danielle Brulebois.

Mme Pascale Boyer. Cet amendement, déposé par ma collègue Mme Danielle Brulebois, vise à inscrire le prolongement de l'A39 entre Paris, Dijon et Genève au scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous avons pris le parti de ne pas mentionner de projets particuliers dans le rapport annexé. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD634 de Mme Véronique Riotton.

Mme Véronique Riotton. Les engagements de la France prévoient déjà la réalisation de la partie transfrontalière du tunnel Lyon-Turin. Nos collègues sénateurs ont

proposé que l'État prépare le phasage des travaux portant sur les voies d'accès, afin de donner de la visibilité au projet dont nous connaissons les enjeux européens. Mon amendement vise à préciser que cette démarche de phasage, autrement dit de programmation des travaux des voies d'accès au tunnel, doit aboutir au plus tard en 2023, afin de ne pas rester dans le flou et l'incertitude au-delà de cette date. Il ne présage en aucun cas de la date de début effectif des travaux.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Comme vous le savez, j'ai eu l'occasion d'échanger sur cette question des voies d'accès avec les élus des départements alpins. Cela s'est traduit par une décision ministérielle du 8 avril, qui prévoit la relance d'un programme d'études afin de proposer un phasage adapté. Ce phasage a vocation à être arrêté d'ici à 2023. Mais, de façon générale, nous avons fait le choix de ne pas mentionner de dates dans le rapport. Par cohérence, je vous propose donc un retrait.

Le projet Lyon-Turin est le seul mentionné en tant que tel dans le rapport, car il n'a pas été étudié par le COI et bénéficie donc d'un traitement particulier. Mais n'allons pas plus loin en introduisant des dates dans ce rapport.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le souhait de préparer le phasage en amont pour améliorer le pilotage et le financement des opérations est légitime, mais nous n'entrons dans ce niveau de détail pour aucun des projets. En outre, malheureusement, face aux réticences de nos partenaires italiens, on peut craindre que le projet ne connaisse des aléas importants.

Mme Véronique Riotton. Je veux bien retirer l'amendement. Mais ne soyons pas dupes : au-delà de l'attitude italienne, il s'agit d'un enjeu européen extrêmement important. Tentons de réfléchir ensemble d'ici à la séance afin de montrer d'une autre façon notre engagement plus fort dans ce phasage que la simple mise au travail actée au mois d'avril.

L'amendement est retiré.

La commission passe à l'amendement CD997 de Mme Émilie Bonnivard.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD997 de notre collègue Mme Émilie Bonnivard ajoute aux institutions susceptibles d'apporter leur concours à cette infrastructure importante la Banque européenne d'investissement (BEI).

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Par cohérence avec mes explications concernant la date, je vous propose de ne pas lister les différents modes de financements et vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis : cette précision ne semble pas utile dans le texte. Elle introduit même une confusion, en laissant penser que le cadre du mécanisme pour l'interconnexion et celui de la BEI pourraient s'exclure mutuellement. Or rien n'interdit à la BEI d'apporter des financements complémentaires ou des prêts.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD998 de Mme Émilie Bonnivard.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de ma collègue Mme Émilie Bonnivard propose de mettre en place des outils pour le financement du Lyon-Turin.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le rapport de MM. Destot et Bouvard a déjà exploré la question. Nous attendons désormais une clarification de la part de nos amis ou voisins italiens pour ensuite mettre en place les ressources nécessaires à la réalisation de ce projet.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le message est reçu et la réflexion va se poursuivre sur ce financement, comme sur celui du programme d'investissement de l'Agence française de l'ingénierie touristique (AFIT).

L'amendement est retiré.

Elle examine ensuite l'amendement CD2244 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le grand projet du Sud-Ouest fait bien partie des projets mentionnés dans l'exposé des motifs et dans l'annexe du COI à laquelle il est fait référence. En outre, j'ai proposé de revenir d'ici à la séance avec une rédaction plus précise, permettant d'envisager des montages financiers qui accéléreront la réalisation des projets. Cet amendement est donc satisfait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de coordination CD3173 de la rapporteure.

Elle passe à l'amendement CD2792 du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Sénat a tenu à mentionner la branche Est de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône dans le rapport, alors qu'elle ne figurait pas dans les priorités du Conseil d'orientation des infrastructures.

J'ai eu l'occasion d'en discuter avec la présidente de la région Bourgogne Franche-Comté et le représentant de la région Grand-Est : de nouvelles études ont été réalisées, qui pourraient permettre de réévaluer le bilan socio-économique des trente kilomètres manquants. Nous sommes convenus que le Conseil d'orientation des infrastructures pourra analyser le sujet lorsqu'il va reprendre ses travaux, dans la perspective d'une inscription sur la période 2023-2028. En attendant, par cohérence, je propose de supprimer cet ajout.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis favorable. Le COI et la commission Mobilité 21 avant lui, n'avaient pas estimé ce projet prioritaire. La ministre s'engage désormais à le revoir lors des prochains travaux du COI. Nous attendrons les résultats des études.

Mme Yolaine de Courson. Je me permets d'insister. L'amendement du Gouvernement parle de « prolongement » de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Mais n'importe quel citoyen – notamment s'il est de l'Est de la France – pourra constater sur Wikipedia qu'il s'agit d'une « ligne inachevée » : il manque trente-cinq kilomètres... C'est comme arrêter un pont dix mètres avant la rive !

Les collectivités territoriales ont déjà payé près de 80 millions d'euros. Elles ont évalué à 160 millions leurs économies si la ligne est achevée. Elles sont prêtes à y consacrer davantage d'argent – la présidente de la région Bourgogne Franche-Comté vous l'a dit et me l'a confirmé.

Cette première ligne de province à province est un signal important. Le Président de la République l'a souligné : il faut écouter les territoires, notamment ceux qui ont un sentiment d'injustice territoriale.

Enfin, comment peut-on faire comprendre aux élus locaux et à nos concitoyens que l'on met en place des programmes « Cœur de ville », des « Territoires d'industrie », une Agence nationale de la cohésion des territoires, des contrats de transition écologique afin d'améliorer l'attractivité de nos territoires, mais que l'on ne veut pas finaliser les trente-cinq derniers kilomètres de cette ligne ? Vingt-deux députés de ces régions vous ont écrit. Peut-on revoir le projet au plus vite, afin qu'on nous apporte une réponse avant 2038 ?

M. Bruno Fuchs. Je comprends tout à fait la logique du rapport annexé : on n'y insère pas de projets spécifiques. Mais il est important d'insister : vu de Paris, on ne comprend pas le projet. Il ne s'agit pas d'un prolongement, contrairement à ce que vous indiquez : la phase II a été décidée, elle doit être engagée. Il est incompréhensible de continuer à tenir ce type de langage...

Votre rapport liste cinq priorités ; or ce projet s'inscrit totalement dans quatre d'entre elles, notamment lorsqu'il s'agit de déconcentrer les cœurs de villes : Strasbourg, Mulhouse, Besançon. Ainsi, entre Strasbourg et Besançon, 75 % des trajets se font en voiture. Entre Strasbourg et Lyon, 45 % des trajets seulement se font en train, le reste étant effectué par d'autres modes de transport. Strasbourg-Lyon, c'est quatre heures trente, cinq cent trente kilomètres. Dès l'instant où l'on ne part pas de Paris, on est totalement pénalisé.

Enfin, M. Philippe Duron ne disposait pas de l'ensemble des éléments lorsqu'il a rendu son rapport, en l'occurrence les études d'impact économique mais également environnemental. Calculez le volume de gaz à effet de serre lié à la non-captation de ces mobilités par le train : c'est énorme. Qui plus est, ce rapport fait preuve d'une injustice majeure : zéro euro d'investissement pour l'Alsace ! C'est absolument incompréhensible alors que l'on parle de 40 ou 60 milliards d'euros d'investissements suivant les options...

M. Jean-Marie Sermier. Mes deux collègues l'ont dit, la LGV Rhin-Rhône a vocation à créer des liens entre villes françaises, mais également à devenir une liaison extrêmement importante entre l'Allemagne, le sillon rhodanien et Barcelone. La construction de cette infrastructure a commencé depuis trop longtemps. Sur la portion qui reste à finaliser,

toutes les acquisitions foncières, les études et les recherches d'archéologie préventive ont été réalisées, et toutes les autorisations obtenues. Si cette ligne n'est pas rapidement finalisée, les études et les autorisations ne seront plus valides : il faudra tout recommencer en prenant en compte de nouveaux éléments. Cela coûtera une fortune ! On ne sera même pas sûr de passer aux mêmes endroits : autrement dit, les acquisitions foncières auront donc été inutiles.

Ce n'est pas sérieux ! C'est vraiment l'exemple même de ce que l'État ne doit pas faire dans le cadre d'une bonne gestion de père de famille. Il reste trente-cinq kilomètres entre Belfort et Mulhouse pour finaliser l'opération. La gare TGV de Besançon Franche-Comté, créée de toutes pièces, est fortement sous-utilisée, justement parce que la ligne n'est pas achevée. Nous ne souhaitons pas un nouveau projet, nous avons bien compris vos propos, madame la ministre ; mais sur tous les bancs et de toutes les régions, nous souhaitons, comme les sénateurs qui avaient soutenu cet amendement, que vous preniez l'engagement de terminer le chantier. Quand un chantier n'est réalisé qu'à 90 %, on ne peut pas considérer que l'État a fait son travail : quand on ne met pas la tuile de faîtage en haut du toit, tout finit par se casser la figure !

Je tenais donc à attirer votre attention sur ce dossier, soutenu par tous les parlementaires de Bourgogne et de Franche-Comté, quelles que soient leurs convictions politiques.

M. Vincent Thiébaud. Je compléterai les propos de mes collègues en ajoutant un second enjeu : la liaison Strasbourg-Marseille. Comme le trajet Strasbourg-Besançon, il est essentiellement réalisé en voiture, compte tenu de l'offre existante...

Contrairement à ce qui a été dit, l'État investit malgré tout en Alsace avec la ligne Colmar-Fribourg, mais cette dernière prendrait une autre dimension si le projet Rhin-Rhône était finalisé !

Je me réjouis de l'annonce de la réouverture des études : ce sera peut-être l'occasion, au vu de la distance, de trouver une solution alternative. Je ne suis pas sûr qu'un train puisse atteindre trois cents kilomètres par heure en trente-cinq kilomètres... Il ne faudrait pas que le projet se fasse au détriment des petites lignes ferroviaires : c'est un réel enjeu en Alsace, notamment avec les transfrontaliers. Peut-être faudrait-il étudier une ligne à deux cent cinquante kilomètres par heure, comme on l'a fait en Allemagne et en Espagne.

M. Bruno Fuchs. À ce jour, 82 millions d'euros ont été investis. Ou bien l'État remet 200 millions, ou bien ces 82 millions sont perdus ! Nous sommes tout près de trouver l'équilibre en termes de financements publics.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. À l'époque, la commission Mobilité 21 avait jugé le projet non prioritaire. Le Conseil d'orientation des infrastructures n'a pas « oublié » le projet : il l'a réévalué et a constaté que son bilan socio-économique était négatif.

M. Bruno Fuchs. Évidemment !

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Soit nous considérons que les méthodes d'élaboration de ce bilan socio-économique ne sont pas fondées, soit nous les acceptons ; en l'état, le bilan est négatif. Ce n'est donc pas juste une erreur d'aiguillage...

Je le répète, je l'ai évoqué avec la présidente de la région Bourgogne Franche-Comté et le représentant du président de la région Grand-Est : de nouvelles analyses ont été menées, qui pourraient conduire à revoir ce bilan. C'est une tradition dans notre pays : on valide rarement des projets dont le bilan socio-économique est négatif... Mais de nouveaux éléments semblent de nature à le rendre positif et à permettre des optimisations.

Dès la reprise des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, je m'engage à inscrire l'analyse du projet, sur la base de ces nouvelles études, afin de voir dans quelle mesure il peut s'insérer dans la révision de la programmation des infrastructures 2023-2028, et non pour le reporter au-delà de 2038.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'amendement CD66 de M. Dino Ciniéri **tombe**.*

*La commission **adopte** ensuite les amendements rédactionnels CD3172 et CD3174 de la rapporteure.*

Elle en vient à l'amendement CD2257 de Mme Valérie Rabault.

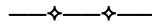
M. Christophe Bouillon. Il est défendu.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. J'ai déjà répondu : le Gouvernement est favorable au principe des sociétés de projet. Nous proposerons une rédaction plus opérante d'ici la séance publique.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Je vous propose de le retirer.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **adopte** enfin l'article 1^{er} A et le rapport annexé **modifiés**.*



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du lundi 20 mai 2019 à 21 h 40

Présents. - Mme Bérangère Abba, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Vincent Descoeur, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, Mme Valérie Lacroute, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Aude Luquet, M. Gérard Menuel, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Bertrand Pancher, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, Mme Danielle Brulebois, M. Lionel Causse, M. David Lorion, M. Jean-Luc Poudroux

Assistaient également à la réunion. - M. Damien Adam, Mme Emmanuelle Anthoine, Mme Sophie Beaudouin-Hubiere, Mme Carole Bureau-Bonnard, M. Dino Cinieri, M. Michel Delpon, M. Bruno Fuchs, M. Joël Giraud, M. Guillaume Larrivé, M. Arnaud Viala