

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, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n° 2135) (*M. Bruno Millienne, Mmes Bérangère Abba et Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit et Mme Zivka Park, rapporteurs*) 2

Mardi 3 septembre 2019
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 85

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n° 2135) (*M. Bruno Millienne, Mmes Bérangère Abba et Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit et Mme Zivka Park, rapporteurs*).

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous poursuivons l'examen en nouvelle lecture du projet de loi d'orientation des mobilités, pour lequel il nous reste 204 amendements à examiner.

J'ai le plaisir d'accueillir M. Jean-Baptiste Djebbari, nouveau secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous souhaite la bienvenue. (*Applaudissements.*) Nous sommes ravis de vous avoir parmi nous. À peine nommé, vous voilà à pied d'œuvre !

Article 1^{er} A et rapport annexé (suite)

La commission examine les amendements CD60, CD58 et CD68 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Tout d'abord, je tiens à adresser, au nom de mon groupe, nos félicitations à M. le secrétaire d'État.

Madame la présidente, voulant faire preuve de bonne volonté et désireux d'apporter ma contribution au bon déroulement de cette soirée, je vais présenter dans le même temps les amendements CD60, CD58 et CD68.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous remercie, mon cher collègue.

M. Vincent Descoeur. Tous trois ont trait, en effet, aux moyens mobilisables pour assurer le financement des infrastructures. Il s'agit de privilégier un scénario ambitieux – en l'espèce, le scénario n° 3 – afin de répondre rapidement à l'ensemble des besoins identifiés dans les territoires et de remplir ainsi l'objectif poursuivi par le projet de loi. Cet objectif, la réduction des inégalités territoriales, a d'ailleurs été rappelé à plusieurs reprises par Mme la ministre – et j'imagine que M. le secrétaire d'État fera de même ce soir.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports. Je vous remercie pour vos félicitations et vos encouragements, qui me vont droit au cœur. Je vais tenter d'être aussi précis que possible dans les réponses que je vous ferai en lieu et place de Mme Élisabeth Borne.

La question posée au travers de ces amendements porte sur les moyens alloués à la trajectoire pluriannuelle qui a été établie, comme vous le savez, par le scénario n° 2 du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), lui-même bâti sur des moyens réalistes. Il a d'ailleurs déjà vu son volume budgétaire augmenter assez largement, de 40 %, au cours du quinquennat précédent.

Pour des raisons de sincérité budgétaire, le Gouvernement est défavorable à ces trois amendements.

M. Guy Bricout. Ça commence mal ! (*Sourires.*)

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Mon avis est identique à celui exprimé par M. le secrétaire d'État, sachant que nous avons effectivement tous travaillé à la préservation des équilibres qui avaient été trouvés au cours des travaux du COI. Défavorable.

La commission rejette successivement les amendements CD60, CD58 et CD68.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD280 de Mme Annie Genevard.

M. Jean-Marie Sermier. Bienvenue, monsieur le secrétaire d'État ! Cet amendement a été déposé par notre collègue Mme Annie Genevard, qui souhaite, à juste titre, que l'organisation des différents opérateurs publics ferroviaires européens leur permette de coopérer au mieux dans le cadre des lignes de train de nuit.

En effet, une ligne ferroviaire n'entre pas en concurrence avec une ligne aérienne lorsque le temps de trajet avoisine les trois heures, c'est-à-dire lorsqu'elle couvre une distance de l'ordre de 800 kilomètres : dans ce cas, nos concitoyens lui préfèrent souvent l'avion. En revanche, les lignes ferroviaires peuvent redevenir concurrentielles lorsque les trajets concernés sont réalisés de nuit, à une vitesse certes inférieure, c'est-à-dire à des heures bénéfiques tant pour le sommeil que pour le trafic.

Ces lignes peuvent s'avérer intéressantes sur des distances de 800 à 1 500 kilomètres. Il nous semble donc important d'adopter une logique qui puisse favoriser la coopération intra-européenne en vue de moderniser et de rendre plus efficaces nos trains de nuit.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous partageons évidemment l'objectif de dynamiser l'offre en matière de trains de nuit. Cependant, la rédaction de l'amendement cible uniquement les opérateurs publics, alors que l'on peut penser que ces trains pourraient être relancés par de nouveaux opérateurs.

Comme vous le savez puisqu'il me semble que ce point a été discuté précédemment avec Mme la ministre, l'alinéa 42 du rapport annexé prévoit déjà la remise, au 30 juin 2020, d'un rapport sur le développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire, en précisant les conditions de l'amélioration de cette offre nocturne.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, le Gouvernement y serait défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis que M. le secrétaire d'État. Nous avons d'ailleurs précisé en première lecture, par un sous-amendement à l'alinéa 42 du rapport annexé, la notion de liaison intra-européenne.

M. Jean-Marie Sermier. Il est important, en ce début de réunion, que lorsque des mains se tendent, elles soient saisies pour qu'un certain consensus puisse être trouvé, fût-ce pour quelques minutes ou pour quelques heures. Cela me conduit donc à retirer cet amendement et à croire à la parole de M. le secrétaire d'État.

L'amendement CD280 est retiré.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD800 et CD799 de Mme Valérie Lacroute.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD800 est important puisqu'il revient sur les problèmes budgétaires.

Pour pouvoir financer l'ensemble des opérations, il est évident qu'une part des recettes issues de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) doit être affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF. Nous proposons de lui affecter un montant annuel de recettes de 1,7 milliard d'euros.

Je rappelle qu'aujourd'hui, 17 milliards d'euros de TICPE sont affectés aux collectivités. Nous aimerions d'ailleurs, monsieur le secrétaire d'État, même si nous comprenons que vous ne serez pas en mesure de nous le fournir ce soir, connaître le produit de la TICPE pour l'année 2018. En première lecture, nous avons à plusieurs reprises fourni dans l'hémicycle, des chiffres qui n'ont jamais été démentis par Mme la ministre. Ce produit avoisinerait 30 milliards d'euros. Son augmentation, de l'ordre de 5 à 7 milliards d'euros en trois ans, a même été qualifiée de « cagnotte ».

Il faut donc savoir si ces chiffres sont exacts. On sait bien que le Gouvernement a successivement pris la décision d'augmenter cette taxe puis de la geler : nous voudrions donc savoir si les prévisions établies en 2018 tenaient ou non compte dudit gel.

Si le produit de la TICPE est bien supérieur à 30 milliards d'euros, il nous semble qu'il est possible de faire un effort et d'en affecter 1,7 milliard d'euros par an à l'AFITF. Il nous faudra, à défaut, trouver d'autres solutions. J'ai eu l'occasion de participer avec quelques collègues à des réunions de travail sur le financement des infrastructures, et l'on voit très bien que les solutions envisagées s'orientent à nouveau vers une taxation.

Or, vous l'avez peut-être constaté depuis votre arrivée au Gouvernement, monsieur le secrétaire d'État : un certain nombre d'organisations professionnelles du transport ont violemment réagi à cette hypothèse. Elles n'accepteront pas, en effet, de nouvelle taxation. Il s'agit par conséquent d'un véritable sujet de réflexion.

Nous devons tourner la page de l'écotaxe, dont le produit fait malheureusement cruellement défaut à l'AFITF. Il faut, à un moment donné, trouver des solutions autres qu'une nouvelle taxation.

J'en termine. J'ai déjà eu l'occasion de le dire au sein d'un groupe de travail consacré à cette question : le groupe Les Républicains n'est pas opposé à une réflexion sur une fiscalité plus verte, à condition que celle-ci soit mise en place de façon neutre, c'est-à-dire que son éventuel alourdissement soit compensé par un allègement de la fiscalité « traditionnelle », faute de quoi cela ne pourra pas fonctionner.

Telles sont nos propositions. J'ai pris un peu de temps afin de les détailler car il s'agit, me semble-t-il, d'un élément essentiel de ce projet de loi et qui nous oppose.

Je précise que j'ai également défendu l'amendement CD799, qui prévoit une affectation à l'AFITF de 500 millions d'euros issus du produit de la TICPE et qui constitue donc un amendement de repli. Peut-être cependant Mme Valérie Lacroute souhaitera-t-elle intervenir sur le sujet.

Mme Valérie Lacroute. Les deux amendements sont dans la même ligne d'idée, car ils portent sur le financement de l'AFITF. En effet, le financement du projet de loi d'orientation des mobilités, et des transports dans leur ensemble, est le deuxième sujet sur lequel nous revenons et sur lequel nous reviendrons également en séance publique. Il a été la cause de l'échec de la commission mixte paritaire. Nous ne partageons pas l'avis du Gouvernement sur la façon de financer les transports.

Nous avons examiné le rapport de M. Philippe Duron, qui préconise de porter le budget de l'AFITF à 3 milliards d'euros par an de façon, d'une part, à financer une grande partie des infrastructures, de leur rénovation et de leur modernisation et, d'autre part, à avancer sur les premières phases des grands projets. À ce stade, le budget actuel de l'AFITF s'élève à 2,5 milliards d'euros. Or, il nous semble indispensable de le conforter et de le porter à 3 milliards d'euros, comme l'a préconisé M. Philippe Duron dans son scénario n° 2.

C'est pour cette raison que ces amendements visent – c'est sur ce point que nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec le Gouvernement – à affecter à l'AFITF une part du produit de la TICPE, cette fameuse taxe qui a fait l'objet de grands débats au cours de la crise des « gilets jaunes », car elle est prélevée sur les automobilistes.

Pour nous, la TICPE n'a pas vocation à abonder le budget de l'État ni à lui servir de cagnotte lui permettant de financer son déficit. Nous proposons donc que le produit de cette taxe finance les aménagements ainsi que les infrastructures de transport et qu'il serve, ce qui est logique, à améliorer les transports et à trouver des solutions alternatives en matière de mobilité.

Je sais que cet avis n'est pas partagé. Quoi qu'il en soit, le groupe Les Républicains juge important de rappeler que l'objet de la TICPE est de financer la mobilité. Prélevée auprès des Français lorsqu'ils utilisent leur automobile, il nous semble juste et logique qu'elle vienne abonder le budget de l'AFITF.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous félicite par ailleurs également pour votre nomination.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je réponds tout d'abord à M. Jean-Marie Sermier. Selon les chiffres qui m'ont été communiqués, la part État de la TICPE, dont le produit s'élève effectivement à environ 25 milliards d'euros – j'essaierai d'obtenir des chiffres plus précis afin de vous les communiquer soit un peu plus tard dans la soirée, soit au cours de l'examen en séance publique – était de 10,8 milliards d'euros pour l'année 2018 et de 13,3 milliards d'euros pour 2019. Effectivement, 4 centimes d'euros par litre de gazole poids lourds sont aujourd'hui sanctuarisés et affectés à l'AFITF.

Vous le savez, puisque finalement cela seul compte, la trajectoire de l'AFITF a été viabilisée grâce à un panier de recettes qui comporte notamment un socle de TICPE – j'ai bien compris que c'est cela qui est en question ici – mais également une partie du produit de la « taxe Chirac » – disposition votée en première lecture – et les mesures annoncées par Mme la ministre Élisabeth Borne à l'issue du conseil de défense écologique. Je pense

notamment à l'affectation d'une éco-contribution du secteur aérien et au déremboursement de 2 centimes de TICPE que vous avez évoqué, monsieur Jean-Marie Sermier.

Pour toutes ces raisons, et en ne doutant pas que nous aurons l'occasion d'en rediscuter en séance publique et peut-être même lors de l'examen du projet de loi de finances, je demande le retrait de ces deux amendements. À défaut, le Gouvernement y serait défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je suis également défavorable à ces deux amendements. Ils nous donnent l'occasion de nous replonger avec une certaine émotion dans les riches échanges que nous avons eus dans le cadre de la commission mixte paritaire, au cours de laquelle nous avons effectivement débattu des recettes attendues en vue d'abonder le budget de l'AFITF.

Le scénario qui a été retenu jusqu'à présent, même s'il conduit à affecter une partie du produit de la TICPE – nous avons, il me semble, voté tous ensemble cette disposition – n'est pas allé jusqu'au montant que vous venez d'évoquer. Et pour cause : c'est toute la question de l'affectation de ce produit, autrement dit de son fléchage – sachant qu'il ne constitue pas une nouvelle ressource mais une ressource déjà utilisée dans le financement du budget de l'État – qui se trouve ainsi posée.

Nous reviendrons largement sur le principe du fléchage et des taxes affectées dans le cadre du projet de loi de finances. Quoi qu'il en soit, en l'état, nous préférons nous en tenir au scénario qui a été retenu s'agissant du financement de cette programmation. Mon avis est donc défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le secrétaire d'État, nous réclamons depuis très longtemps un chiffrage du produit de la TICPE. Alors que vous n'êtes en poste que depuis quelques heures, vous nous avez déjà fourni au moins un chiffre !

Si je vous ai bien entendu, la part de l'État, dont on peut considérer que c'est celle qui nous intéresse – puisque vous n'allez pas chercher à ponctionner la part affectée aux collectivités locales pour financer l'AFITF –, s'élevait en 2018 à 10,8 milliards d'euros et, en 2019, à 13,3 milliards d'euros, ce qui correspond à une augmentation de 2,5 milliards d'euros.

Cette situation fait suite à une évolution déjà extrêmement positive entre 2017 et 2018. Nous ne siégeons pas en séance publique et ne faisons donc pas de politique : nous travaillons pour la France.

Mme la présidente Barbara Pompili. Les deux ne sont pas antinomiques !

M. Jean-Marie Sermier. Nous n'allons donc pas nous jeter des chiffres à la tête. Mais lorsque l'on constate une augmentation de 2,5 milliards d'euros qui renforce une évolution antérieure, on peut imaginer de mobiliser une part du produit de la TICPE, au moins pendant quelques années, dans l'attente d'une fiscalité un peu plus verte qui puisse remplacer la fiscalité traditionnelle et qui, on le sait bien, ne sera pas immédiatement opérationnelle.

J'insiste sur ce point, car nous aurions pu parvenir à un accord. Cela s'est joué à 500 millions d'euros par an près : même si ce montant est considérable, rapporté globalement au volume de ceux mis en jeu au travers du projet de loi, il n'est pas si important. Si le Gouvernement avait consenti un geste à cette hauteur, je pense que nous ne serions pas ici ce soir.

Je pense qu'il faut à un moment donné que le Gouvernement fasse un effort. Vous y réfléchirez, monsieur le secrétaire d'État, en prévision de la séance publique.

L'amendement de repli CD799 a une portée modeste, puisqu'il propose de n'affecter que 500 millions d'euros par an du produit de la TICPE à l'AFITF alors que l'amendement CD800 propose d'y affecter 1,7 milliard d'euros : cela traduit l'effort que nous faisons de notre côté.

Si vous souhaitez que nous trouvions des solutions pour essayer de converger sur ce projet de loi, c'est ici qu'il faut le faire.

Mme Valérie Lacroute. Je complète d'un mot les propos de mon collègue M. Jean-Marie Sermier : même si vous allez peut-être avoir du mal à le croire, l'idée est vraiment de vous aider à faire accepter par Bercy un meilleur fléchage du produit de la TICPE vers la mobilité et les transports.

Nous ne faisons pas de l'opposition bête et méchante. Force est de constater que la TICPE rapporte beaucoup d'argent et que son produit a augmenté de plus de 2 milliards d'euros entre 2017 et 2018. Sincèrement, il serait plus juste de flécher ces 2 milliards d'euros vers la mobilité que de les affecter au budget de l'État afin qu'il finance son déficit. Ce n'est pas plus compliqué que cela.

L'idée est vraiment de vous aider. J'espère que l'ensemble de mes collègues comprennent ce que nous disons, de même que ce que nous avons dit au cours de l'examen en première lecture et répété au cours de la commission mixte paritaire. C'est d'ailleurs sur ce point que celle-ci a échoué.

Le budget annuel de l'AFITF a besoin de 500 millions d'euros de plus. Les collectivités ayant besoin d'argent pour financer les mesures que nous avons adoptées et qui font globalement consensus au sein des différents groupes, l'objectif est en l'occurrence de vraiment flécher le produit de la TICPE vers la mobilité.

La commission rejette successivement les amendements CD800 et CD799.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD451 de M. Dominique Potier.

M. Christophe Bouillon. Je profite également de l'occasion pour féliciter M. le secrétaire d'État.

Nous voyons bien que nous sommes, depuis le début, confrontés à un problème lié au transport aérien. Pourquoi ce problème est-il récurrent ? Nous l'avons bien vu lors du mouvement né du sentiment d'une augmentation de la TICPE, en tout cas du prix de l'essence : certains ont considéré qu'il existait une forme d'inégalité entre ceux qui devaient contribuer à financer la transition écologique et ceux qui échappaient en quelque sorte à cette contribution. Par ailleurs, dans le rapport qu'il a remis il y a plusieurs mois, M. Cyril Spinetta rappelait que certains vols intérieurs sont en concurrence avec des lignes ferroviaires.

Par cet amendement, et chaque mot compte, nous proposons de supprimer l'exonération de TICPE dont bénéficient les vols intérieurs commerciaux sur le territoire métropolitain, à l'exception de ceux qui relèvent d'une obligation de service public au titre de la continuité territoriale.

Nous souhaitons ainsi contribuer au débat sur le manque de financement de l'AFITF. Nous ne sommes pas les seuls à relever ce manque : je me souviens d'une très belle tribune publiée il y a quelques mois par *Les Échos*, dont les éminents signataires, qui n'appartenaient pas tous à l'opposition, avaient notamment contribué à faire en sorte que le COI fasse des propositions pertinentes et rappelé que le choix d'un des scénarios parmi les trois était conditionné à d'importants besoins de financement. Dans cette tribune, il était écrit – encore une fois, ce n'est pas moi qui l'invente – que 500 millions d'euros par an manquaient à l'AFITF. Il faut donc, à présent, trouver des moyens pour financer celle-ci à cette hauteur.

Mme Valérie Lacroute et M. Jean-Marie Sermier ont eu raison d'aborder ce débat, car il a une réalité : le principe de vérité auquel nous devons être fidèles nous l'impose si nous voulons mener à bien le scénario n° 2.

S'agissant de l'exonération – je le précise parce qu'en première lecture, vous nous aviez reproché de vouloir créer une taxe supplémentaire : or non, cette taxe existe, il s'agit de la TICPE –, nous voulons, en définitive, que tout le monde soit logé à la même enseigne. Nous voulons surtout que le mode ferroviaire ne soit pas disqualifié par rapport à l'aérien et que ce dernier participe au financement de la transition écologique. Par ailleurs, nous souhaitons favoriser d'autres modes de transport : aussi cet amendement concerne-t-il uniquement les vols intérieurs et ne remet-il pas en cause la continuité territoriale.

Il s'inspire du débat que nous avons eu lors de l'examen en première lecture du projet de loi. Ce débat a d'ailleurs d'ores et déjà produit des effets : j'ai en effet constaté que Mme la rapporteure – et elle a eu raison – a commencé, à travers l'amendement qu'elle a déposé au moment de cet examen, à ouvrir la possibilité d'affecter une partie du produit de la « taxe Chirac » à l'AFITF, soit un peu plus de 30 millions d'euros. Il s'agit d'une contribution supplémentaire qui va dans le bon sens

J'ai surtout pu observer que Mme la ministre avait commencé, le 9 juillet dernier – et elle a également eu raison de le faire – à introduire l'idée d'une forme d'écotaxe aérienne, ou en tout cas de contribution carbone ou de taxe carbone assise sur les billets d'avion. Tout cela va, me semble-t-il, dans le bon sens

Il faut donc vraiment que, lors de cette nouvelle lecture, nous apportions des réponses précises, tant en matière de financement de l'AFITF que de contribution du transport aérien à la transition écologique.

Sans cela, les Français ne comprendraient pas. Vous savez, les gens qui habitent en périphérie des grandes métropoles et des agglomérations et qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture individuelle – même si j'ai bien compris que ce projet de loi, et tout cela va dans le bon sens, traduisait la volonté de proposer des alternatives en termes de transport en commun ou de covoiturage – font, en attendant, le constat qu'ils payent un peu plus cher leur essence à la pompe et qu'ils sont défavorisés par rapport à ceux qui utilisent assez régulièrement l'avion.

Aussi notre responsabilité collective est-elle, me semble-t-il, de répondre à la fois au besoin de financement de l'AFITF et au souhait exprimé par nos concitoyens que le secteur aérien contribue à la transition écologique.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Christophe Bouillon, je vous remercie pour vos mots.

Vous avez abordé la question du financement de la trajectoire et mentionné le chiffre de 500 millions d'euros. Or, vous le savez, on évoque désormais plutôt le chiffre de 320 millions d'euros, qui ont été financés par les annonces que nous avons évoquées précédemment : le déremboursement de 2 centimes d'euro de TICPE et l'éco-contribution du secteur aérien.

S'agissant de la contribution du secteur aérien, vous avez évoqué l'éco-contribution. On peut également citer l'amendement de Mme Béragère Abba en première lecture portant sur l'affectation du surplus du produit de la « taxe Chirac » à hauteur de 40 ou 50 millions d'euros à l'AFITF, de manière à contribuer effectivement aux opérations de l'agence. Je tiens cependant à rappeler qu'en loi de finances, 73 % des crédits votés en faveur du programme 203 « Infrastructures et services de transports » et de l'AFITF sont dédiés au ferroviaire. L'action budgétaire en vue de promouvoir ce secteur est donc intense car il est, d'un point de vue environnemental, le mode de transport le plus vertueux.

Le Gouvernement est donc défavorable à votre amendement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Vous avez rappelé la participation du secteur aérien à la programmation grâce au surplus de produit de la « taxe Chirac » et à l'éco-contribution assise sur les billets d'avion qui est envisagée. Par ailleurs, je vous renvoie à la demande de rapport que nous avons adoptée. Cette étude portera sur la fiscalité de l'aérien en France et, par comparaison, dans les autres pays européens.

Vous comprendrez, à cet égard, que mon avis soit défavorable. Sur le plan économique, nous devons être attentifs à ne pas déstabiliser les transporteurs français.

La commission rejette l'amendement CD451.

La commission est saisie de l'amendement CD452 de M. Dominique Potier.

M. Christophe Bouillon. Je rebondis sur ce que vient de dire fort justement Mme Béragère Abba. Vous savez que l'on constate, dans certains pays d'Europe du Nord, un phénomène appelé *Flygskam* qui conduit certains habitants à se détourner de l'avion et à lui préférer d'autres modes de transport. Si l'on veut aider le secteur aérien français, il faut que les citoyens aient le sentiment qu'une mesure juste du point de vue écologique va être prise, c'est-à-dire que le secteur aérien contribuera autant que les autres modes de transport à la transition écologique.

J'ai entendu ce qu'a dit avec raison M. le secrétaire d'État : la pertinence de l'AFITF réside précisément dans la notion de transfert modal. Lorsque le dispositif a été conçu, en 2005, il visait en effet à favoriser d'autres modes de transport que la route, même si à l'époque on n'évoquait pas forcément le secteur aérien. Un effet de transfert modal s'est fait

sentir. Il s'observe d'ailleurs depuis des années en ce qui concerne les financements de l'AFITF.

En définitive, l'amendement que nous avons déposé avec M. Dominique Potier pourrait s'appeler, en référence au 9 juillet 2019, l'« amendement Élisabeth Borne », même si nous l'avions défendu avant cette date et s'il a essuyé un refus, qui ne fut certes pas catégorique puisqu'il a permis un débat intéressant en séance publique – c'est à mon sens ainsi que l'on construit la loi. Quoi qu'il en soit, il ne s'agissait pas d'un amendement de circonstance : il s'appuyait sur le rapport de M. Cyril Spinetta qui, en la matière, s'avère très précis. Il a en effet la pertinence de montrer que, sur certaines liaisons intérieures, le train est concurrent de l'avion. Or, le premier se trouve en quelque sorte pénalisé par rapport au second, à condition bien entendu que l'on introduise le facteur temps. C'est ce que nous avons fait avec M. Dominique Potier.

Cet amendement, s'il était adopté, ferait plaisir à Mme la ministre, et vous imaginez bien que nous avons envie de lui faire plaisir ! Il constituerait en outre pour vous, monsieur le secrétaire d'État, une bonne entrée en matière puisque vous iriez ainsi dans le sens de ce que Mme la ministre a déclaré le 9 juillet 2019, notamment dans *Les Échos*, à savoir qu'il faut mettre en place une contribution de l'aérien et que, lorsqu'une concurrence existe entre le fer et l'aérien, l'on doit favoriser, dans notre pays, le transport ferroviaire. C'est le sens même de l'amendement déposé par mon collègue M. Dominique Potier.

Mme la présidente Barbara Pompili. Compte tenu des quelques réactions d'impatience que j'ai pu observer, je rappelle que je tiens à ce que chacun puisse s'exprimer comme il le souhaite et que les débats puissent avoir lieu. Par conséquent je ne chronomètre pas les orateurs, contrairement à ce qui passe en séance publique.

Le débat se déroule donc. Chacun prend le temps qu'il souhaite, sachant que nous avons prévu de travailler jusqu'à demain soir si nécessaire. Je n'empêcherai personne de s'exprimer.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Christophe Bouillon, vous avez abordé deux sujets : la concurrence et la complémentarité, d'une part, la contribution du secteur aérien, d'autre part.

Le premier correspond à un débat que nous avons déjà eu par ailleurs à l'occasion de la première lecture du projet de loi. Il existe parfois une forme de complémentarité entre le mode ferroviaire et le mode aérien : or, vous évoquiez la concurrence qui les oppose. Que se passe-t-il en effet lorsque des lignes ferroviaires sont ouvertes sur des trajets sur lesquels les passagers empruntaient traditionnellement les lignes aériennes ? Je prends deux exemples : Paris-Strasbourg et Paris-Bordeaux, dont la ligne à grande vitesse a été récemment inaugurée. Vous avez bien constaté qu'il n'existe quasiment plus de ligne aérienne permettant de gagner Strasbourg depuis Paris, et ce tout simplement parce que l'offre ferroviaire est, entre ces deux villes, supérieure en temps, en origine et en destination finale – je veux parler des centres-villes – à l'offre aérienne. Les voyageurs concernés se sont donc assez naturellement reportés sur le mode ferroviaire.

S'agissant de Paris-Bordeaux, on constatait, six mois après l'inauguration de la LGV, en juillet 2017, que plus de 40 % des voyageurs s'étaient reportés sur le transport ferroviaire, Bordeaux se trouvant désormais à deux heures de Paris par le train. Si les deux modes se trouvent donc parfois en concurrence, vous voyez bien que les usages s'adaptent et qu'en

définitive, le mode ferroviaire est souvent, à temps de transport quasiment équivalent, assez largement plébiscité par les usagers.

S'agissant du second sujet, à savoir la contribution du secteur aérien, nous avons déjà évoqué les différentes mesures fiscales, notamment les mesures de Mme la ministre Élisabeth Borne. J'ai très envie de lui faire plaisir, mais elle a déjà pris, me semble-t-il, des mesures fortes en la matière.

Nous n'avons pas encore évoqué deux sujets : la contribution européenne et le système international CORSIA (*Carbon offsetting and reduction scheme for international aviation*), qui a vocation à compléter l'ensemble du dispositif en 2021.

Le secteur aérien contribue donc déjà, au travers de la fiscalité nationale ainsi qu'au travers des mécanismes européens de permis d'émission de CO₂ et bientôt au travers de cet accord international – qui rassemble tout de même la plupart des plus importants émetteurs compte tenu de leur trafic aérien, notamment les États-Unis et la Chine –, à la transition écologique. Il a fait la démonstration de sa capacité à se réguler et à prendre des engagements forts s'agissant de sa compensation environnementale. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je complète les propos de M. le secrétaire d'État par un sentiment personnel : on peut, selon moi, faire confiance aux utilisateurs – et même peut-être leur faire prendre conscience – lorsqu'il existe des alternatives, plutôt que de créer de nouvelles charges.

L'avis de la commission est donc défavorable.

M. Christophe Bouillon. Je vous remercie, madame la présidente, d'avoir fait ce rappel, tout à l'heure. Je fais cette remarque à l'attention des collègues qui soupirent lorsque nous nous exprimons. Nous avons déposé un certain nombre d'amendements et vous êtes vous-même témoins que, pour plusieurs d'entre eux, nous avons fait le choix de les défendre très rapidement. Il se peut cependant que nous choissions de passer plus de temps sur des sujets comme celui-ci : vous nous en avez laissé le choix, madame la présidente, et je vous en remercie. Je sais en effet que vous êtes animée par la volonté de permettre à l'ensemble des groupes ainsi qu'à l'ensemble des députés de participer au débat.

J'entends bien l'argument développé par M. le secrétaire d'État. Pour autant, il faut également adresser un signal afin de jouer sur l'acceptabilité. On voit bien, en effet, que nous sommes aujourd'hui tous pénalisés par le fait qu'une partie de la population a rejeté la taxe carbone, à tel point que l'on n'ose plus employer cette expression, alors même que nous savons que l'un des grands acquis de l'accord de Paris a été de donner un prix au carbone.

Par conséquent, notre responsabilité collective est d'essayer de rendre juste, compréhensible et acceptable cette notion pour le plus grand nombre. Or, parmi les éléments qui ont émergé du Grand débat national, on a bien vu que figurait le transport aérien. C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité défendre cet amendement, ce qui n'est pas contradictoire avec les arguments que les uns et les autres ont développés.

Mme Sophie Auconie. Pendant ce temps-là, on n'avance pas. Un peu d'efficacité !

La commission rejette l'amendement CD452.

La commission est saisie de l'amendement CD366 de M. François Pupponi.

M. Paul-André Colombani. Je m'associe également à mes collègues pour féliciter au nom de mon groupe le nouveau secrétaire d'État.

Cet amendement de mon collègue M. François Pupponi, grand défenseur de la politique de la ville, vise, au moment où l'on évoque la privatisation d'Aéroports de Paris, à lever sur le produit de celle-ci des financements supplémentaires en faveur de l'AFITF et à les affecter en priorité aux quartiers prioritaires de la politique de la ville.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous remercie également pour vos mots et vous répons en trois points.

Tout d'abord, l'outil de planification financière est bien, s'agissant de la région Île-de-France, le contrat de plan État-région et non le rapport annexé au projet de loi d'orientation des mobilités.

Par ailleurs, et comme vous le savez, un référendum d'initiative partagée est en cours. Il a *de facto* conduit le Gouvernement à indiquer qu'il ne mettrait pas en œuvre la privatisation d'Aéroports de Paris avant la fin de cette procédure.

Enfin, l'affectation de recettes relève du projet de loi de finances et non du texte que nous examinons. Pour ces trois raisons, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. J'ajoute que nous avons effectivement été animés tant par le souci de la visibilité que par la volonté de rechercher des ressources pérennes en vue de financer la programmation des infrastructures.

En outre, comme vous le savez, si d'aventure la vente d'ADP devait intervenir, il a été prévu que cette recette participerait au désendettement ainsi qu'au financement de l'innovation, ce qui, au regard des considérations portant sur le fléchage des recettes, peut également participer de la solidarité et contribuer à la satisfaction de besoins auxquels nous avons à faire face en matière de développement.

La commission rejette l'amendement CD366.

La commission est saisie de l'amendement CD463 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je serai assez bref, d'abord parce qu'il s'agit d'une idée qui ne vient pas de nous. Je voudrais, par conséquent, rendre hommage à plusieurs personnes qui ont contribué à son cheminement.

La première d'entre elles est l'ancien président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Jean-Paul Chanteguet, qui a, en tant que rapporteur, conduit les travaux d'une mission d'information, présidée par M. Bertrand Pancher, sur la place des autoroutes dans les infrastructures de transport. Un travail approfondi, intéressant et même passionnant a été mené à cette occasion : il a permis

d'évoquer un certain nombre de pistes – à l'époque, on parlait notamment de renationalisation.

La deuxième est le député M. Jean-Baptiste Djebbari, que je me dois de citer puisque son nom figure dans l'exposé sommaire de l'amendement. Même si je ne disposais pas d'information particulière au sujet de sa nomination, je suis très heureux qu'il représente désormais ici le Gouvernement.

Il a en effet émis une proposition qui me paraît assez intéressante et qui tire les conclusions du problème de financement de l'AFITF : dès la fin des concessions autoroutières, une société anonyme à capitaux publics chargée de l'exploitation du réseau autoroutier concédé pourrait lever de la dette au profit de l'AFITF. Cette dette serait remboursable au moyen de la nationalisation ainsi conduite.

Franchement, j'ai trouvé cette idée géniale ! Or, que se dit-on quand on a affaire à une idée géniale ? Qu'il faut y regarder d'un peu plus près. Par cet amendement, nous proposons donc, simplement, qu'un rapport soit remis sur ce sujet afin d'examiner la faisabilité d'un tel dispositif.

Nous pourrions ainsi faire progresser cette proposition de notre ancien collègue, aujourd'hui secrétaire d'État, dans l'intérêt de l'AFITF. Elle permettrait également de concevoir un nouveau dispositif et de répondre aux Français et à l'opinion publique pour lesquels les autoroutes constituent aujourd'hui – nous ne pouvons, les uns comme les autres, le nier – un sujet de préoccupation.

Nous n'allons bien évidemment pas refaire le match : il s'agit cependant d'un véritable sujet de préoccupation. Or les concessions ont des durées déterminées ; elles auront une fin. Et lorsqu'elles auront pris fin – c'est-à-dire, malgré tout, bientôt, puisque l'on évoque les années 2032 à 2036 –, il aura valu le coup de se poser la question suivante : n'y a-t-il pas là un moyen de récupérer ce qui appartient au patrimoine des Français, afin que cet actif contribue en quelque sorte au financement de l'AFITF, qui elle-même a pour rôle de créer des infrastructures destinées, à travers l'investissement ainsi consenti, à enrichir le patrimoine des Français ?

Tel est le sens de cet amendement qui, encore une fois, a pour auteur M. Jean-Baptiste Djebbari et pour objet une idée somme toute géniale.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous remercie tout d'abord pour ces louanges. Je me souviens effectivement de la rédaction de cet amendement et de cette proposition.

Trois sujets doivent à mon sens être évoqués : le premier d'entre eux a reçu une solution puisqu'il s'agissait de savoir comment nous allions financer la trajectoire de programmation pluriannuelle. Je rappelle que cette proposition avait été émise au moment où nous cherchions d'abord 500 millions d'euros, puis 320 millions d'euros par an, tout au long de cette trajectoire. La question du financement à court et moyen terme est donc un peu derrière nous, compte tenu des annonces qu'a faites Mme la ministre il y a quelques semaines.

Le deuxième sujet concerne l'amélioration à moyen terme de la gestion du réseau routier national, essentiellement de sa partie non concédée. Des travaux du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) y ont été consacrés et les services du ministère réfléchissent actuellement à la création d'une agence dédiée aux routes de France.

Le troisième sujet, de nature stratégique, renvoie au long terme : il s'agit de la position de l'État sur certaines grandes infrastructures dans le domaine de l'énergie, de la mobilité et des télécommunications. Les plus grosses concessions autoroutières arriveront à échéance entre 2032 et 2036 et l'État devra trancher dans quelques mois ou quelques années et dire ce qu'il entend faire.

C'est en me fondant sur ces trois enjeux que j'avais fait la proposition que vous évoquez, monsieur Christophe Bouillon.

Je vous demanderai de bien vouloir retirer votre amendement dans la mesure où ce qui nous occupe aujourd'hui, c'est le financement de la loi d'orientation des mobilités, qui est aujourd'hui largement viabilisé grâce aux annonces récentes.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Vous conviendrez avec moi que l'actualité du jour peut nous rassurer sur l'attention que porte le ministère des transports à l'avenir des concessions autoroutières.

M. Benoit Simian. Monsieur le secrétaire d'État, permettez-moi de m'associer aux félicitations qui vous ont été adressées.

À ce moment de notre débat, j'aimerais rappeler le sous-titre du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures sur les mobilités du quotidien : « Répondre aux urgences et préparer l'avenir ». Nous avons phosphoré sur les pistes de financement car il manquait initialement 10 milliards d'euros. Lors de l'audition de M. Thierry Dallard, nous lui avons posé des questions sur la manière de prendre en compte la fin des concessions autoroutières. En Espagne, où elle s'est produite l'année dernière, rien n'a été anticipé. En France, elle interviendra en 2032 mais les décisions doivent être prises maintenant : les montants correspondant aux recettes futures peuvent être investis dès aujourd'hui – avec l'éventuelle intervention de l'agence des routes de France – dans des projets d'infrastructures, qu'il s'agisse de projets concernant les mobilités du quotidien ou de projets d'avenir comme le train à hydrogène. À cet égard, je me réjouis, monsieur le secrétaire d'État, que vous puissiez avec nous poursuivre ces débats avec Bercy. Pour le rapporteur spécial du programme « Infrastructures et services de transport » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » que je suis, les recettes attendues – 2 milliards d'euros en 2032 et 7 milliards en 2037 – sont des sommes qui comptent, eu égard à l'équation que nous avons à résoudre ensemble.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD67 de M. Vincent Descoeur et CD507 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD67 porte sur les spécificités de la montagne. Je vous épargnerai, monsieur le secrétaire d'État, la répétition des propos que j'ai déjà tenus cet après-midi.

M. Gérard Menuel. À mon tour, monsieur le secrétaire d'État, de vous adresser mes sincères félicitations pour votre nomination à ce poste très important. Nous connaissons vos qualités en tant que professionnel du secteur du transport et nous vous souhaitons bonne chance dans cette nouvelle mission.

Notre amendement CD507 vise à prendre en compte les spécificités des territoires de montagne, où les questions d'accessibilité ne sont pas les mêmes que dans les zones rurales.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le débat sur ces sujets a eu lieu à de nombreuses reprises. L'alinéa 25 introduit par la rapporteure Mme Bérangère Abba a permis de rappeler l'importance de prendre en compte les spécificités de certains territoires dans la programmation des investissements.

Je vous propose donc de retirer vos amendements. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Vincent Descoeur. Je retire l'amendement CD67.

M. Gérard Menuel. Je retire également l'amendement CD507.

Les amendements CD67 et CD507 sont retirés.

La commission en vient à l'amendement CD511 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Cet amendement vise à prendre en compte la spécificité des zones frontalières.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Même avis que pour les amendements précédents.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis également.

M. Gérard Menuel. Je retire mon amendement.

L'amendement CD511 est retiré.

La commission est saisie l'amendement CD509 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Je retire cet amendement de précision.

L'amendement CD509 est retiré.

La commission examine l'amendement CD66 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il convient de donner toute sa place au télétravail, qui est le meilleur moyen de réduire les déplacements des salariés.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le Gouvernement est évidemment très favorable au développement du télétravail. Néanmoins, celui-ci ne relève pas *stricto sensu* du champ de la politique d'investissement dans les infrastructures de transport dont nous traitons ici. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD65 de M. Vincent Descoeur et CD510 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. Amendement CD65 défendu et retiré !

M. Gérard Menuel. Je retire également l'amendement CD510.

Les amendements CD65 et CD510 sont retirés.

La commission en vient aux amendements CD250 et CD251 de M. Jean-Pierre Vigier, qui peuvent faire l'objet d'une présentation commune.

Mme Valérie Beauvais. Je m'associe aux félicitations de mes collègues, monsieur le secrétaire d'État.

Ces amendements ont pour but de mettre l'accent sur l'amélioration de la qualité et de la sécurité des pistes cyclables dans le cadre d'une offre alternative de mobilités.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. L'alinéa 27 que ces amendements tendent à modifier porte sur la politique d'entretien des réseaux nationaux. Or l'État n'a pas directement la charge de l'entretien des pistes cyclables. En revanche, il peut intervenir en faveur de la création de nouveaux itinéraires et réseaux. C'est tout le sens de l'enveloppe dédiée aux mobilités actives créée par cette programmation des investissements et versée à l'AFITF.

Pour ces raisons, je vous demanderai de retirer les amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

Mme Valérie Beauvais. Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, alors que vous faites vos premiers pas en tant que secrétaire d'État, je veux vous faire confiance. Je retire ces amendements.

Les amendements CD250 et CD251 sont retirés.

La commission est saisie des amendements identiques CD64 de M. Vincent Descoeur et CD341 de M. Jean-Yves Bony.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement est un peu différent des amendements que je viens de présenter. Il rappelle, si besoin était, qu'il faut porter une attention particulière aux zones éloignées des métropoles car elles souffrent de retards d'investissement.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD341 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette les amendements.

Elle en vient à l'amendement CD503 de M. Pierre Cordier.

M. Jean-Marie Sermier. Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, dans sa sous-partie intitulée « Redonner du sens au réseau fluvial », a proposé d'engager une politique de « dénavigation » de 1 000 kilomètres de canaux. Mon collègue M. Pierre Cordier entend dans cet amendement insister sur la nécessité d'empêcher la fermeture des canaux sans débat préalable avec les élus locaux et nationaux.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je sais que c'est un sujet d'inquiétude, notamment dans la région Grand Est. Mme la ministre a indiqué à plusieurs reprises qu'aucun plan n'était prévu pour fermer ces 1 000 kilomètres de canaux. Je réitère cet engagement devant votre commission. Je vous demande donc de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Lors de la première lecture, nous avons entendu les engagements forts pris par Mme la ministre. La concertation nécessaire aura lieu. Elle sera un préalable à toute prise de décision. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Gérard Manuel. Pour bien connaître le dossier défendu par M. Pierre Cordier, je peux dire que la réponse que vous venez de faire, monsieur le secrétaire d'État, est un peu facile. Nous sommes face à un problème particulier, notamment dans les Ardennes où des canaux ferment du jour au lendemain sans concertation préalable. Incrire dans le rapport annexé la phrase proposée par M. Pierre Cordier ne mange pas de pain. Elle fixe un cap pour la réflexion sur ces canaux, qui ont une grande utilité dans des régions comme les Ardennes.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD437 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Amendement défendu !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous revenons au débat sur la sincérité budgétaire. Les chiffres proposés dans l'amendement correspondent aux cibles mentionnées par le Conseil d'orientation des infrastructures. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Les équilibres budgétaires ont été jusqu'à présent respectés. Nous sommes bien tous conscients du problème de sous-investissement chronique dont souffre le secteur fluvial. La dépense supplémentaire de 90 millions d'euros par an prévue par cet amendement pour la période 2019-2027 représente un total de 810 millions d'euros. Cela déstabiliserait la construction budgétaire de ce projet de loi. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine ensuite les amendements identiques CD62 de M. Vincent Descoeur et CD512 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD62 vise à mentionner clairement dans le rapport annexé les trains d'équilibre du territoire (TET) et les trains d'aménagement du territoire dans la perspective d'en mettre en place de nouveaux.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD512 veut laisser ouverte la possibilité de créer de nouveaux trains d'aménagement du territoire. Ils sont aujourd'hui au nombre de deux et il serait bon de les étendre à d'autres régions, notamment de montagne.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. En tant que député de Haute-Vienne, j'étais directement concerné par l'avenir de la ligne POLT – Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. La trajectoire votée et financée permet le renouvellement de l'ensemble du matériel roulant, à la fois sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse mais aussi sur l'axe Paris-Clermont-Ferrand. Des travaux importants de régénération, objet du pacte ferroviaire, sont réalisés à hauteur d'1 milliard d'euros par ligne et se poursuivront dans les années qui viennent.

Compte tenu des engagements budgétaires pris en matière de régénération et de renouvellement du matériel roulant, je vous demande donc de bien vouloir retirer vos amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis : ces amendements sont satisfaits par l'alinéa 42.

M. Vincent Descoeur. Je ne partage pas l'avis selon lequel ces amendements seraient satisfaits.

La commission rejette les amendements.

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD63 de M. Vincent Descoeur et CD357 de M. Fabien Di Filippo.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit toujours de défendre la place de la montagne. Amendement CD63 défendu !

M. Jean-Yves Bony. Amendement CD357 également défendu !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette les amendements.

La commission est saisie des amendements identiques CD253 de M. Jean-Pierre Vigier et CD333 de M. Jean-Yves Bony.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD253 vise à préciser qu'il faudra donner la priorité à l'aménagement et à la sécurisation des lignes ferroviaires qui traversent et desservent les départements ruraux ou de montagne. En le déposant, mon collègue M. Jean-Pierre Vigier avait en particulier en tête la ligne des Cévennes, qui relie Clermont-Ferrand à Nîmes et qui souffre d'un déficit d'investissements.

M. Jean-Yves Bony. Amendement CD333 défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. La mission sur les petites lignes confiée il y a quelques mois par le ministère des transports au préfet François Philizot a permis, en concertation avec les collectivités, les régions, les élus locaux, de fixer des priorités structurantes et d'examiner, pour chaque ligne, le coût réel de la régénération et de la pérennisation en envisageant, le cas échéant, les alternatives pour maintenir le service rendu aux usagers. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. S'agissant des territoires les plus enclavés, nous renvoyons à l'alinéa 25.

Mme Sophie Auconie. J'aimerais soutenir ces amendements. Monsieur le secrétaire d'État, les initiatives du Gouvernement me paraissent marquées par l'ambivalence. Vous ne pouvez pas à la fois contribuer à augmenter le prix du carburant à travers des taxes qui affectent d'abord et avant tout les territoires ruraux, les territoires enclavés, les territoires de montagne, et considérer les lignes ferroviaires qui les desservent comme étant secondaires. Celles-ci revêtent au contraire un caractère prioritaire pour nos concitoyens, comme ils nous l'ont démontré à la fin de l'année dernière. Les investissements qui leur sont dédiés doivent donc être prioritaires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je suis en plein accord avec les ambitions qu'expriment ces amendements. À titre d'exemple, je citerai la ligne Épinal-Saint-Dié-des-Vosges qui a récemment fait l'objet d'un investissement majeur d'un montant de 21 millions d'euros, dont 8,5 millions pris en charge par l'État. Si j'ai mentionné la mission du préfet François Philizot, c'est pour montrer qu'il y a de la part du

Gouvernement une volonté farouche de préserver ces lignes de desserte fine du territoire et de trouver, au cas par cas, en prenant en compte les spécificités de chaque territoire, les solutions les plus appropriées, qui peuvent varier selon l'intensité du trafic ou la présence de fret. Il me paraît important d'attendre les conclusions de cette mission.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine ensuite l'amendement CD438 de Mme Valérie Rabault.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à inscrire dans le rapport annexé le programme de modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ce qui rassurera nombre de collectivités et d'élus.

Je rejoins Mme Sophie Auconie sur la desserte des territoires ruraux et de montagne. N'oublions pas l'effet de réseau : chaque ligne a une incidence sur les autres lignes. Un axe aussi important que la ligne POLT contribue à ne pas isoler les territoires ruraux des territoires urbains.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. La ligne POLT va bénéficier d'une régénération de ses voies. D'ici à 2025, 1,6 milliard d'euros seront consacrés à cette opération qui permettra de rendre à cet axe ses performances nominales. Des trains modernes pourront y circuler et assurer la qualité de service nécessaire aux usagers. Les engagements qui ont été pris seront financés au travers de cette loi d'orientation des mobilités. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérandère Abba, rapporteure. Ajoutons les engagements pris par Mme la ministre en première lecture de ramener le temps de trajet de Paris à Limoges de trois heures vingt à deux heures cinquante.

M. Christophe Bouillon. N'étant pas le premier signataire de cet amendement, je ne peux le retirer mais je ne manquerai pas de faire part de vos arguments à Mme Valérie Rabault afin qu'elle en tienne compte d'ici à la séance.

La commission rejette l'amendement.

La commission en vient à l'amendement CD439 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je ne vais pas revenir sur le débat sur les petites lignes que nous avons déjà eu à plusieurs reprises dans le cadre du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire dont vous étiez rapporteur, monsieur le secrétaire d'État, ou de la première lecture de la LOM.

J'aimerais simplement que d'ici à la séance publique, vous nous donniez des exemples très concrets d'investissements d'ores et déjà consentis pour maintenir des lignes existantes ou en créer de nouvelles – je fais ici référence à une interview du Président de la République dans laquelle il n'excluait pas qu'il y ait des ouvertures. Depuis maintenant deux ans que nous discutons de ce sujet, il y a des attentes et des interrogations dans les territoires. Nous voyons bien qu'il faut mettre en place des alternatives à la voiture individuelle. La carte

du réseau des petites lignes montre bien que sur certains points du territoire, notamment en périphérie d'agglomération ou de métropole, réinvestir massivement pour moderniser ces lignes a du sens.

Ces exemples concrets nous permettraient de converger et de dépasser le simple débat. Je ne mets pas en cause votre bonne volonté, monsieur le secrétaire d'État : lorsque vous étiez rapporteur, vous avez vous-même demandé des rapports sur ce sujet et vous avez favorisé le travail mené par le préfet François Philizot – nous aimerions d'ailleurs savoir où en est cette mission et connaître assez rapidement ses premières conclusions. Si nous disposions de l'ensemble des données, nous pourrions mesurer vos efforts et nous dire : « Faisons leur confiance car ils veulent vraiment consacrer les moyens nécessaires à la pérennisation des petites lignes, voire à leur réouverture ».

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je prends note de votre demande, monsieur Christophe Bouillon. J'ai déjà cité les 21 millions d'euros consacrés à la ligne Épinal-Saint-Dié, dont 8,5 millions pris en charge par l'État. Au total, tous financeurs confondus, 1,5 milliard d'euros sont budgétés pour les petites lignes.

Quant à la mission du préfet François Philizot, elle comporte deux phases. De premières conclusions seront rendues à la fin du mois de septembre ou au début du mois d'octobre. Je pourrai vous donner en séance, la semaine prochaine, des informations plus précises.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Demande de retrait ou avis défavorable. Les lignes de TER ne relèvent pas directement de la compétence de l'État mais de SNCF Réseau, d'une part, et des régions, d'autre part. En outre, l'amendement est satisfait par plusieurs dispositions de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD440 de M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement vise à accélérer la mise en œuvre du programme national de sécurisation des passages à niveau, sujet auquel notre collègue Mme Laurence Gayte a consacré un excellent rapport. Des accidents surviennent encore dans notre pays – récemment, à Pavilly dans ma circonscription, il y en a eu un grave, heureusement non mortel. Ce n'est pas la première fois que l'État engage des investissements pour supprimer des passages à niveau et j'aimerais que nous disposions de plus de visibilité sur les suppressions, le calendrier et les engagements. Cela serait de nature à rassurer nombre de territoires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le rapport de Mme Laurence Gayte, que je salue à mon tour, a donné lieu à un plan. Il vient renforcer les diagnostics et la prévention et procède à une augmentation de 40 % des crédits, qui atteindront 45 millions d'euros par an. Il y a donc non seulement un engagement sur les objectifs, les mesures concrètes, mais aussi un financement qui permet de traduire cette préoccupation dans les actes. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD110 de M. Guy Bricout, CD61 de M. Vincent Descoeur et CD642 de M. Vincent Rolland.

M. Guy Bricout. Monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais tout d'abord vous dire comme je suis heureux qu'un membre de notre commission ait été nommé à ce poste ministériel important.

Mon amendement CD110 porte sur un sujet qui me tient à cœur, les trains de nuit, que j'ai beaucoup utilisés lorsque j'étais militaire ou étudiant. Les dernières commandes d'Intercités de nuit datent de quarante ans. Avec la loi d'orientation des mobilités, il est temps d'inscrire à nouveau le réseau de nuit dans les priorités nationales. Il est devenu d'autant plus important qu'il permet de répondre aux enjeux du maillage international par une mobilité bas-carbone et peu énergivore et d'effectuer un maillage transversal du territoire national en contribuant au désenclavement des territoires, notamment les territoires ruraux excentrés.

Cela dit, Mme la ministre ayant affirmé qu'elle était favorable aux trains de nuit, je retire cet amendement.

L'amendement CD110 est retiré.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD61 propose de flécher des moyens de l'AFITF vers une nouvelle génération de trains Intercités de nuit, susceptible de répondre aux attentes des utilisateurs. Que Mme la ministre ait dit son attachement aux trains de nuit me paraît au contraire une raison pour maintenir cet amendement.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous n'avons pas entendu la même chose cette après-midi...

M. Jean-Marie Sermier. On a beaucoup parlé des trains de nuit. L'essentiel, maintenant, est d'être efficaces. Par l'amendement CD642, nous proposons que soit inscrit dans le rapport annexé le soutien financier de l'AFITF aux actions de développement des trains Intercités de nuit, à l'ouverture de nouvelles lignes et à la constitution d'un réseau de nuit composé de liaisons transversales.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Pour plus d'efficacité, il faut des voies en bon état et du matériel suffisamment moderne, ce qui renvoie aux engagements pris dans la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Ils se sont déjà traduits par une action volontaire de l'État en faveur du maintien des lignes Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol. En outre, l'alinéa 42 du rapport annexé prévoit une étude sur le développement des trains de nuit et la soutenabilité des modèles économiques de ce mode de transport d'avenir. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteur. C'est en effet tout l'objet de l'alinéa 42 du rapport annexé que nous avons introduit en première lecture. L'étude qu'il prévoit permettra d'évaluer les besoins.

La commission rejette successivement les amendements CD61 et CD642.

Elle est saisie de l'amendement CD513 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Parmi les solutions de transport peu carbonées, il faut prendre en compte, outre les transports ferroviaires, les transports guidés par câble, qui peuvent être très utiles en milieu urbain ou montagnard.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Pour des raisons de clarté législative, je vous demanderai de retirer cet amendement, monsieur Gérard Menuel. L'enjeu des transports guidés est en effet couvert par la priorité n° 4 « Développer les mobilités les moins polluantes et les plus partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie », alors que l'alinéa 42 relève de la priorité n° 1.

Mme Bérandère Abba, rapporteure. Dans la priorité n° 4, l'alinéa 62 prévoit ainsi « 600 millions d'euros pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun », dont font partie les trams-trains ou les transports par câble. Demande de retrait également.

La commission rejette l'amendement.

Elle en vient aux amendements identiques CD335 de M. Jean-Yves Bony, CD669 de M. Stéphane Demilly et CD756 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Yves Bony. À l'heure où l'attractivité des trains de nuit renaît en Europe, il nous paraît important que l'étude visée par l'alinéa 42 porte aussi sur les liaisons transversales et non pas simplement sur les liaisons « nationales et intraeuropéennes ». Cela favoriserait la redynamisation des territoires ruraux.

M. Stéphane Demilly. Le rapport annexé, dans son alinéa 42, prévoit que d'ici au 30 juin 2020, l'État étudie les « conditions d'une amélioration de l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour répondre aux besoins de désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes de circulation ainsi que de liaisons nationales et intraeuropéennes ». Il existe deux types de liaisons nationales : les liaisons radiales, ayant Paris pour origine ou pour destination, et les liaisons transversales, de province à province.

Pour les trajets transversaux, les temps de parcours sont particulièrement longs car ils ne peuvent être effectués de bout en bout grâce à une ligne à grande vitesse de bout en bout. En outre, les TGV ne permettent pas une bonne desserte des villes moyennes et des territoires ruraux car le nombre d'arrêt est réduit. Or 80 % de la population de la France métropolitaine habitent hors de l'Île-de-France. La demande existe donc.

L'amendement CD669 vise à insister sur la prise en compte des trains de nuit transversaux dans la future étude.

M. Jean-Marie Sermier. Aux arguments avancés par mes collègues, j'ajouterai qu'il y a une complémentarité entre trains de nuit et TGV : ces derniers circulent sur des axes radiaux, à grande vitesse, sans beaucoup d'arrêts ; les trains de nuit peuvent s'arrêter plus fréquemment – les passagers dorment pendant qu'ils roulent – et assurer ainsi une meilleure

desserte. En outre, sur des distances de 800 kilomètres à 1 300 kilomètres, ils sont concurrentiels avec les avions.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je partage votre opinion sur le potentiel des trains de nuit, sur les liaisons radiales mais aussi transversales – l'exemple du Strasbourg-Nice a été cité à plusieurs reprises. L'étude a bien pour objet les perspectives de développement de ces deux types de liaison. Demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'intérêt pour les trains de nuit n'est plus à démontrer ou à débattre. Le terme « nationales » recouvre les liaisons radiales et transversales. Demande de retrait.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine, en discussion commune, les amendements CD75 de M. Vincent Descoeur et CD142 de M. Guy Bricout.

M. Vincent Descoeur. Par l'amendement CD75, nous proposons que l'étude visée à l'alinéa 42 soit complétée par un audit financier exhaustif qui prenne en compte les charges et recettes d'exploitation des trains de nuit depuis les années 2000, le nombre de circulations réalisées, le nombre de places offertes et le nombre de voyageurs. Il est important que ces chiffres soient rendus publics si nous voulons avoir un débat objectif sur le coût et le bénéfice des trains de nuit, qui ont été trop souvent jugés obsolètes ou déficitaires par l'exploitant historique.

M. Guy Bricout. Les études déjà effectuées n'ont pas fourni d'informations très fiables, la SNCF bloquant certaines données. Il serait intéressant que le public ait connaissance des résultats pour que les décisions soient prises en toute connaissance de cause.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. L'étude sera accompagnée de toutes les informations financières utiles, nous y veillerons. La SNCF communiquera les données nécessaires, à l'exception de celles qui ont trait au savoir-faire industriel ou commercial.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Si des doutes devaient subsister, l'Autorité de régulation des transports pourrait se charger d'investigations complémentaires.

M. Vincent Descoeur. Si la SNCF ne fournit pas de données commerciales en estimant qu'elles sont de nature stratégique, nous ne pourrions jamais juger du bon équilibre du service.

Mme la présidente Barbara Pompili. Cela me fait penser à une discussion que nous aurons sans doute plus tard sur certaines délégations parlementaires que nous pourrions créer.

La commission rejette successivement ces amendements.

Elle examine les amendements identiques CD141 de M. Guy Bricout, CD330 de M. Jean-Yves Bony et CD758 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Guy Bricout. Le train de nuit est une activité particulièrement complexe. Plusieurs opérateurs ferroviaires européens ont analysé le développement d'un réseau international ambitieux qui ne pourra se réaliser que si les opérateurs ferroviaires nationaux des différents pays coopèrent. L'Allemagne a déjà demandé à son opérateur public de coopérer avec les opérateurs étrangers pour les Intercités de nuit. L'État français gagnerait à fixer explicitement dans la feuille de route du groupe SNCF l'obligation de coopérer avec les opérateurs européens pour le développement de ces trains de nuit.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD330 est défendu.

M. Jean-Marie Sermier. Cette coopération européenne est nécessaire pour lancer une dynamique autour des trains de nuit.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. La coopération à laquelle vous faites allusion est une coopération internationale et transfrontalière, comme celle qui existe entre l'Autriche et l'Allemagne. Dans l'ordre des priorités, il importe d'abord de redynamiser l'offre ferroviaire nationale. L'urgence est de faire mieux sur notre réseau interne. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il semble évident que le développement des trains de nuit internationaux implique la coopération entre plusieurs opérateurs, qu'ils soient publics ou privés. Mais les coopérations doivent être étudiées et conclues au cas par cas. On ne saurait en faire une obligation générale.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine, en discussion commune, l'amendement CD240 de M. Vincent Descoeur, les amendements identiques CD337 de M. Jean-Yves Bony et CD757 de M. Jean-Marie Sermier, et l'amendement CD241 de M. Vincent Descoeur

M. Vincent Descoeur. Par l'amendement CD240, nous proposons que l'État conduise une expérimentation d'une ou plusieurs lignes Intercités de nuit avec une haute qualité de service, comparable à celle qui existe sur les lignes européennes, des horaires optimisés et un effort de promotion.

Mme la présidente Barbara Pompili. Sans oublier les douches !

M. Vincent Descoeur. Je n'ai pas osé insister sur cet équipement.

M. Jean-Yves Bony. Par l'amendement CD337, nous proposons que l'État impulse l'expérimentation d'une ou plusieurs lignes de trains de nuit à haut niveau de service de bout en bout, incluant un effort de promotion, des horaires optimisés, un service de douche en gare et une variété de confort pour tous, avec des sièges inclinables.

Mme la présidente Barbara Pompili. Pourquoi ne pas envisager que les trains eux-mêmes soient équipés de douches ?

M. Jean-Marie Sermier. Dans la lignée des amendements précédents, l'amendement CD757 vise à expérimenter une offre ferroviaire comportant davantage de services.

M. Vincent Descoeur. Imaginant que l'amendement précédent pouvait être retenu, j'ai souhaité aller un peu plus loin en proposant que l'expérimentation de ces lignes puisse bénéficier, dans un premier temps, aux départements les plus enclavés et les plus éloignés de la capitale ainsi que des grands axes de circulation et qui n'ont pas la chance d'être desservis par des lignes ferroviaires à grande vitesse. Le Cantal, distant de plus de sept heures des gares parisiennes, se prêterait parfaitement à une telle expérimentation.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je partage évidemment votre volonté de voir l'offre ferroviaire monter en gamme. Mais je vous rappelle que, suite à l'adoption du nouveau pacte ferroviaire, les premiers opérateurs arriveront sur ces lignes à compter de décembre 2020. Laissons-leur donc le temps de s'installer. Par ailleurs, je vous renvoie au rapport qui, à l'horizon 2020, préconisera des orientations, lesquelles pourront inclure une montée en gamme ou des offres comprenant une haute qualité de service.

Je demande donc le retrait des amendements ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Je crois que ces expérimentations pourront tout à fait être prévues dans le cadre de l'étude qui sera rendue. J'invite d'ailleurs les élus et les acteurs des territoires à être force de proposition en la matière.

La commission rejette successivement ces amendements.

Elle examine ensuite l'amendement CD214 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Par cet amendement, nous demandons que la réalisation du Charles-de-Gaulle Express soit expressément abandonnée. Nous avons déjà fait cette proposition lors de la discussion du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, mais cette affaire a pris une nouvelle tournure.

En effet, la création de cette ligne correspond à l'une des promesses faites dans le cadre du dossier de candidature pour les Jeux olympiques de 2024. Or, sa réalisation a été, au printemps dernier, reportée à la fin de 2025, au mieux. Elle n'est donc plus urgente, ni même utile. D'autant qu'une partie du tracé rendrait nécessaire d'étendre des emprises qui, aujourd'hui, ne sont pas ferroviaires, son autre partie empruntant le tracé du RER B, ce qui poserait des problèmes.

En tout état de cause, le report de cette réalisation impose d'investir dans le renforcement du RER B d'ici à 2024. Il me semble donc pertinent, compte tenu de ces éléments de calendrier, que le Charles-de-Gaulle Express soit complètement abandonné et que le RER B bénéficie enfin des moyens nécessaires pour être à la hauteur des attentes en matière de transports du quotidien. Puisque vous défendez ces derniers depuis deux ans, nous vous offrons l'occasion de mettre en accord vos paroles avec vos actes, en privilégiant le RER B, qui transporte quotidiennement 900 000 personnes dans des conditions qui ne sont pas dignes d'un opérateur de transport.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je conçois que nos points de vue divergent sur l'opportunité même de ce projet, dont je rappelle qu'il est nécessaire, d'une part, pour la desserte de l'aéroport, qui voit passer 200 000 passagers par jour et compte 90 000 employés, et, d'autre part, pour l'attractivité de la capitale. En outre, il permettrait un report modal conséquent, puisque 56 % de la desserte de l'aéroport est aujourd'hui assurée par la route. Enfin, il ne coûtera pas d'argent au contribuable puisque, comme vous le savez, il est financé par les recettes usagers.

S'agissant des difficultés que pourraient rencontrer les usagers du RER B, je rappelle que, le 29 mai dernier, la ministre a pris la décision de reporter la mise en service de cette liaison express à la fin 2025, précisément pour éviter de pénaliser les voyageurs au quotidien. Par ailleurs, un contrat de concession a été signé, qui engage la parole de l'État. Enfin, le préfet de région est chargé de créer un observatoire de la qualité de service du RER B ainsi qu'un comité de suivi des travaux, de manière à veiller à ce que les usagers de cette ligne ne soient pas pénalisés par l'exécution de ce projet.

Pour toutes ces raisons, j'émetts un avis défavorable à votre amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Loïc Prud'homme. Il est certain que les usagers du RER B pâtiront du maintien de ce projet. La desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle pourrait être assurée par cette ligne, pourvu qu'on améliore sa qualité et qu'on augmente la fréquence des trains – ce dont tous bénéficieraient : usagers du terminal aéroportuaire et utilisateurs quotidiens –, qui plus est pour un coût total qui serait *in fine* bien moindre.

Vous prétendez que la réalisation du Charles-de-Gaulle Express ne coûtera rien, mais, en fait, l'État va prêter 1,7 milliard d'euros. Alors qu'on emprunte actuellement à des taux négatifs, il serait bien utile d'en profiter pour investir la moitié de cette somme dans l'amélioration de la desserte par le RER B, qui rendrait service à tout le monde.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD368 de M. François Pupponi.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement vise à lever des financements supplémentaires affectés à l'AFITF afin de financer les travaux de décrochage du RER D destinés à connecter celui-ci au Grand Paris Express et de prolonger la ligne du tramway T5 jusqu'au site du Bourget.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, la planification des financements relève, en l'espèce, non pas de la LOM mais du contrat de plan État-région de la région Île-de-France. Avis défavorable, donc.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD869 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il s'agit, malheureusement, de reporter au 31 mars 2020 la date de présentation par SNCF Réseau du plan mentionné à l'alinéa 49. Compte tenu de l'absence de conclusion positive de la commission mixte paritaire, les délais de promulgation de la présente loi imposent un tel report.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD640 de M. Vincent Rolland et les amendements identiques CD74 de M. Vincent Descoeur, CD342 de M. Jean-Yves Bony et CD514 de M. Martial Saddier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD640 est défendu.

Les amendements CD74, CD342 et CD514 sont retirés.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le sujet a déjà été évoqué. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement CD640.

Elle examine ensuite l'amendement CD255 de M. Jean-Pierre Vigier.

Mme Valérie Beauvais. Par cet amendement, nous proposons de compléter l'alinéa 52 afin d'inclure les travaux de sécurisation dans les opérations de désenclavement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous avons déjà abordé ce sujet sous un autre angle en première lecture, lorsque Mme Bérangère Abba a intégré au projet de loi le fameux alinéa 25. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie des amendements identiques CD256 de M. Jean-Pierre Vigier et CD334 de M. Jean-Yves Bony.

Mme Valérie Beauvais. L'amendement CD256 vise à ériger au rang de priorités l'aménagement et la sécurisation des routes nationales qui traversent les départements ruraux ou de montagne. On peut citer, à titre d'exemple, dans un territoire que M. Jean-Pierre Vigier connaît très bien, la Haute-Loire, la RN 88 et la RN 102, qui souffrent d'un déficit

d'investissement et de soutien financier de l'État alors que ce département doit impérativement être désenclavé dans le but de permettre sa redynamisation.

M. Jean-Yves Bony. Le CD334 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Puisque vous avez évoqué les routes nationales 88 et 122, madame Valérie Beauvais, permettez-moi de préciser que le plan de désenclavement routier inclus dans la trajectoire pluriannuelle est financé à hauteur de 850 millions d'euros pour la période 2020-2027. Cela témoigne de la volonté du Gouvernement de désenclaver ces territoires par la route. Aussi, je demande le retrait de ces amendements.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'objectif de sécurité est déjà pris en compte en de nombreux endroits du texte, et rappelé à l'article 1^{er}. Demande de retrait.

La commission rejette ces amendements.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD73 de M. Vincent Descoeur, CD498 de M. Martial Saddier et CD502 de Mme Jeanine Dubié.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD73 est défendu.

M. Gérard Menuel. Le CD498 également.

M. Paul-André Colombani. Le CD502 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette ces amendements.

Puis elle est saisie de l'amendement CD500 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Cet amendement très important vise à rétablir la rédaction de l'alinéa 54 telle qu'issue des travaux du Sénat. Lorsque des projets d'aménagement sont engagés, il convient de ne pas les remplacer par des aménagements ponctuels, et ce afin de favoriser le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je partage évidemment l'objectif de permettre le désenclavement d'un certain nombre de territoires. Il en est un fameux, par exemple, entre Limoges et Poitiers, qui souffre d'une très mauvaise desserte routière, la RN 147. Toutefois, il est parfois plus aisé d'avoir recours à des contournements, à des créneaux de dépassement ou à l'aménagement d'un terre-plein central et de carrefours, lesquels peuvent être réalisés dans des conditions de financement et de calendrier réalistes et être de nature à offrir un service supérieur à la population.

C'est pourquoi je vous demande de retirer cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Ce sujet a été au cœur de nos réflexions lors des travaux préparatoires de la CMP. Je le redis avec force : je comprends que des projets spécifiques tiennent à cœur à certains élus, qui les défendent parfois depuis très longtemps. Toutefois, il me semble indispensable de se réserver la possibilité de les remettre en question, quel que soit l'état d'avancement des procédures et des acquisitions foncières, et de les analyser au prisme des nouveaux flux, des conditions environnementales et d'autres exigences, tel l'enjeu du trafic. Avis défavorable.

M. Gérard Menuel. Je ne suis pas tout à fait d'accord. Il peut exister, au niveau national, des projets vraiment aboutis et qui, après consultation de la population et des élus, font consensus au niveau local. Pourquoi revenir sur de tels projets ?

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD72 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement tend à compléter l'alinéa 55, en prévoyant d'accorder « une priorité aux départements dont les chefs-lieux cumulent les handicaps d'enclavement », tant routiers que ferroviaires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous avons déjà abordé le sujet du désenclavement des zones rurales, dont je sais que vous le défendez avec cœur. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Vincent Descoeur. Lorsqu'on évoque la programmation des infrastructures, il convient d'avoir le courage d'identifier les territoires qui cumulent objectivement des retards depuis des décennies. Certains sont à plus d'une heure de route d'une 2x2 voies, ne disposent pas d'autoroute et encore moins de gares TGV, si bien que, lorsque leurs habitants entendent parler de la fin du « tout-TGV » ou d'autres considérations de ce type, ils se demandent s'ils habitent bien le même pays.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD71 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à instaurer des schémas de désenclavement pour répondre aux problématiques des départements les plus éloignés de la capitale et qui cumulent de véritables handicaps. Ces schémas, qui seraient élaborés en lien avec les collectivités locales, permettraient de définir un programme de modernisation des infrastructures et seraient de nature à maintenir des services ferroviaires opérationnels qui, dans ces territoires, sont menacés à très court terme.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le plan de désenclavement routier permettra très concrètement d'améliorer des liaisons telles que la route nationale 122 ou encore l'A75. Par ailleurs, Aurillac qui, c'est vrai, connaît un certain nombre de difficultés et souffre d'un enclavement notable, est dotée depuis peu, je crois, d'une ligne aérienne d'aménagement du territoire. Demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Demande de retrait également. Il me semble que les schémas de désenclavement que vous nous proposez seraient redondants avec le plan de désenclavement prévu dans le projet de loi.

Mme Sophie Auconie. Puisque vous venez d'être nommé, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais insister sur cette question afin de vous y sensibiliser, même si je sais qu'ayant été élu dans une circonscription rurale, vous n'y êtes pas indifférent. Les voies secondaires ferroviaires sont, aujourd'hui, dans un très mauvais état. Elles ont fait l'objet d'un travail d'identification et de rénovation dans le cadre des contrats de plan État-région, de sorte que les régions sont prêtes à y investir, mais elles attendent que l'État intervienne.

En Allemagne, le train à hydrogène fait l'objet d'expérimentations qui vont dans le sens de la démarche que veut impulser le Gouvernement en matière de transition énergétique. Du reste, en ce qui concerne ce type de trains, notre collègue M. Benoit Simian a identifié, dans son excellent rapport, un certain nombre de lignes. Je pense, par exemple, à celle qui relie Tours à Châteauroux, en passant par Loches. Cette ligne est en danger. Pourtant, son maintien permettrait de désengorger une nationale à deux fois une voie « accidentogène » – deux accidents mortels s'y sont produits cet été.

Il est important qu'en tant que secrétaire d'État chargé des transports, vous mesuriez combien sont grandes les attentes dans les territoires. Les réactions d'un certain nombre de citoyens, à la fin de l'année dernière, en sont la résultante. S'il vous plaît, examinez cette question avec beaucoup d'attention ; c'est un sujet prégnant. Ces voies ferroviaires ne sont pas secondaires pour tout le monde.

M. Vincent Descoeur. Il faudra tout de même reconnaître qu'un certain nombre de territoires souffrent d'un cumul de handicaps en matière d'enclavement. Vous avez rappelé à juste titre, monsieur le secrétaire d'État, qu'Aurillac bénéficiait d'une ligne aérienne d'aménagement du territoire, mais cette ligne est quasiment le seul moyen de rejoindre la capitale dans des délais raisonnables. En voiture, il faut plus de six heures, même si l'on passe par Limoges, et, en train, plus de sept heures ! Il va falloir, à un moment donné, apporter une réponse à ces territoires, en leur donnant des raisons de penser qu'ils peuvent être ponctuellement, que ce soit dans le domaine ferroviaire ou dans celui des infrastructures routières, jugés comme prioritaires.

En matière de désenclavement, ce qui est redondant, madame la rapporteure, c'est l'absence de réponse. Nous dire qu'un schéma de désenclavement serait redondant avec le plan prévu dans le projet de loi constitue une maladresse ou témoigne d'une méconnaissance totale de la problématique de ces départements, qui n'ont aucune perspective en matière de désenclavement. Le contournement de la préfecture qui est en cours de réalisation est prévu dans le contrat de plan depuis dix ans ! Et, sur notre route nationale, des créneaux de dépassement vont fêter leur cinquième contrat de plan sans avoir connu le début d'une réalisation. La redondance n'est donc pas le terme le mieux adapté à la situation que nous vivons.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je vais reformuler mon propos : c'est la problématique qui est redondante. Cela étant dit, vous conviendrez certainement avec moi qu'entre schéma de désenclavement et plan de désenclavement, l'objectif peut être partagé.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD70 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement a trait au télétravail, dont j'ai déjà longuement parlé.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. C'est un sujet important, mais je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD569 de M. François-Michel Lambert.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement a pour objet d'augmenter le montant destiné à financer des appels à projets visant à soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche. En effet, les 50 millions d'euros par an sur sept ans prévus dans le rapport du Gouvernement ne semblent pas suffisants. Nous souhaiterions que ce montant soit porté à 200 millions d'euros par an.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous revenons à la question de la sincérité budgétaire et de la trajectoire pluriannuelle. Au sein de celle-ci, les moyens consacrés aux mobilités actives sont multipliés par quatre. Je crois que cela marque suffisamment la volonté de l'État d'améliorer substantiellement ces modes de déplacement au service des populations. Demande de retrait ou avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD465 de M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Cet amendement s'inscrit dans la lignée de la politique de la Commission européenne, qui souhaite développer, au niveau européen, une filière autour de la batterie propre, afin d'encourager les déplacements neutres pour le climat. Il a en effet pour objet d'axer les travaux de la recherche sur les batteries. C'est d'autant plus important que des acteurs français seraient en mesure de produire, d'ici à 2023, des batteries au sodium – je sais, madame la présidente, que vous les connaissez bien, puisqu'ils sont installés à Amiens. Or, actuellement, ils manquent de financement. L'enjeu est important, au plan de l'écologie, mais aussi au plan de notre souveraineté, car la majorité des batteries que nous utilisons

actuellement ne sont pas forcément très écologiques – elles utilisent des matériaux rares – et leur marché est maîtrisé essentiellement par les pays asiatiques.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci, monsieur Vincent Thiébaud, de rendre hommage au travail effectué, à Amiens, par les chercheurs du Hub de l'énergie, mais aussi par des entreprises telles que Tiamat, qui travaille sur un processus de développement de ces batteries.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Cette préoccupation est aussi celle du Gouvernement. Les moyens que vous citez sont mis en œuvre par l'État, même s'ils relèvent davantage, c'est vrai, du programme d'investissements d'avenir (PIA) que de l'AFITF *stricto sensu*. Par ailleurs, comme vous le savez, le Président de la République s'est récemment engagé à investir 700 millions d'euros dans ce que l'on a appelé l'« Airbus de la batterie ». Ces préoccupations sont donc évidemment partagées par le Gouvernement, soyez-en convaincu, monsieur Vincent Thiébaud. Demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je rejoins l'avis du ministre. Je préférerais le maintien de la rédaction actuelle, qui couvre, de manière globale, le soutien aux innovations et qui n'exclut donc aucune technologie.

M. Vincent Thiébaud. Au vu des éléments qui ont été donnés par le secrétaire d'État, je vais retirer mon amendement, non sans souligner qu'en Alsace, ont été découvertes récemment des sources de lithium qui permettraient de satisfaire 100 % des besoins français.

L'amendement est retiré.

La commission en vient à l'amendement CD566 de M. François-Michel Lambert.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement vise à ouvrir la voie à l'utilisation des contrats de plan État-région pour d'autres opérations que l'électrification des lignes. Je pense, par exemple, à la mise à niveau d'infrastructures pour le matériel roulant fonctionnant à l'hydrogène.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. S'agissant de ces matériels innovants, le véhicule utilisé est plutôt l'appel à projets ou le PIA, et non les contrats de plan État-région. Pour cette raison, je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. J'ajoute que les prochains CPER intégreront sans nul doute les projets de déploiement des infrastructures nécessaires à la propulsion par l'hydrogène.

M. Benoit Simian. Dans le rapport que j'ai remis à madame la ministre Élisabeth Borne, je préconise précisément d'affecter l'argent dédié à l'électrification à l'acquisition, ou à l'aide à l'acquisition, de matériels. Il est important d'en parler ce soir, car le président de la SNCF a annoncé, la semaine dernière, l'acquisition par la SNCF, avec les régions et avec l'aide d'Alstom et de l'État, de quinze rames de train à l'hydrogène. En effet, l'Occitanie se lance, la Bourgogne-Franche-Comté et le Grand Est s'y intéressent également.

L'État doit donc être au rendez-vous en matière de financement, car il s'agit de partager la charge, qui s'élève à 7 millions d'euros, par tiers entre l'État, les régions et Alstom, et la SNCF. Cette innovation sera une bouffée d'oxygène pour nos petites lignes, dans la mesure où l'investissement dans ce type de matériel revient quatre fois moins cher qu'une régénération de l'électrification des lignes. Elle permettrait ainsi à nos finances publiques de réaliser de vraies économies, tout en soutenant l'industrie française et en investissant dans une technologie d'avenir qui sera sans doute le charbon du XXI^e siècle.

Monsieur le secrétaire d'État, il s'agit de l'une des premières décisions d'envergure que vous aurez à prendre.

Mme Sophie Auconie. Permettez-moi d'ajouter que, lorsqu'un gouvernement demande aux citoyens d'être vertueux dans leurs déplacements, il doit lui-même montrer son esprit vertueux dans l'organisation des déplacements collectifs. C'est ainsi qu'il gagnera la première manche.

La commission rejette l'amendement.

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

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD763 de M. Jean-Marie Sermier, CD568 de M. François-Michel Lambert et CD269 de M. Stéphane Demilly.

M. Jean-Marie Sermier. L'hydrogène et le biogaz constituent l'une des solutions pour réduire l'empreinte carbone des véhicules. L'amendement CD763 vise donc à inscrire dans le rapport annexé l'objectif de déploiement de 400 à 1 000 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici à 2028.

M. Paul-André Colombani. L'amendement CD568 tend à inscrire dans le présent texte l'objectif de déploiement de 100 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici à 2023 et de 400 à 1 000 stations de recharge en hydrogène d'ici à 2028, en cohérence avec les cibles du plan de déploiement de l'hydrogène.

M. Stéphane Demilly. Par l'amendement CD269, je propose d'inscrire un objectif ambitieux de déploiement de stations de recharge à hydrogène parmi les priorités de la politique d'investissement de l'État en matière de transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. L'État a pour ambition de créer une filière industrielle française décarbonée, d'ouvrir de nouvelles perspectives en matière de stockage des énergies renouvelables et de développer des solutions « zéro émission » pour les transports.

Toutefois, les appels à projets, dans le cadre du PIA, me semblent un véhicule plus adéquat. Quant aux objectifs quantitatifs, ils sont fixés par la programmation pluriannuelle de l'énergie, révisée tous les cinq ans. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Gérard Menuel. Le groupe d'études consacré à la filière hydrogène, que je copréside, travaille depuis quelques mois maintenant sur ce sujet important pour la maîtrise des gaz à effet de serre (GES) et l'avenir de notre planète. Dans ce domaine, la recherche française, performante, progresse. Elle est pourtant dotée de peu de moyens, puisque 100 millions d'euros y sont consacrés, contre 800 millions d'euros en Allemagne.

Les objectifs du plan, lancé le 1^{er} juin 2018, demeurent pertinents pour ce qui est du déploiement des stations d'avitaillement, d'autant que l'horizon 2028 semble encore lointain. Je regrette que l'on ne puisse pas afficher cette ambition dans la loi, après les déclarations de Mme la ministre Élisabeth Borne, et quand les grands opérateurs nationaux investissent en Australie ou au Chili pour développer la production d'hydrogène.

La commission rejette successivement ces amendements.

Elle en vient à l'amendement CD567 de M. François-Michel Lambert.

M. Paul-André Colombani. Il s'agit d'encourager le développement de la filière hydrogène dans le transport ferroviaire, en incitant l'État à accompagner financièrement les collectivités territoriales dans le déploiement de matériels roulants fonctionnant à l'hydrogène.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous partageons cet objectif qui nécessite l'action concertée de tous les acteurs, collectivités comme industriels ; nous serons au rendez-vous. Je vous demande néanmoins de retirer cet amendement.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

La commission examine l'amendement CD728 de M. Bertrand Pancher.

M. Paul-André Colombani. Amendement défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD215 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement me permet de revenir sur le projet du Lyon-Turin, qui a fait l'objet d'un long débat en première lecture en séance. Nous n'avons pas besoin de cette deuxième ligne ferroviaire entre la France et l'Italie. La ligne existante, entièrement électrifiée et modernisée pour près d'1 milliard d'euros, est exploitée à seulement

20 % de ses capacités : 3 millions de tonnes de marchandises l'empruntent pour traverser les Alpes, alors que l'École polytechnique fédérale de Lausanne évalue le fret possible à 15 millions de tonnes. Au regard des capacités de fret ferroviaire actuelles, ce projet n'a pas d'utilité.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nos appréciations quant à l'intérêt du projet sont très divergentes. Songez que 70 % du trafic entre la Suisse et l'Italie se fait par le rail, contre 8 % entre la France et l'Italie. Le report modal constitue bien un enjeu. Je rappelle aussi que le projet Lyon-Turin bénéficie d'un financement de l'Union européenne à hauteur de 40 %, qui pourrait être porté à 50 %, voire à 55 %. Je crois ce projet utile. La France respectera les engagements qu'elle a pris en signant le traité.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Mme la ministre Elisabeth Borne a confirmé à plusieurs reprises les engagements de la France en la matière, et il est prévu dans le projet de loi que les études de phasage des voies d'accès françaises au tunnel devront être achevées avant 2023. Récemment, le Conseil d'État a rejeté les recours en rappelant le caractère essentiel de ce projet, placé au sixième rang des priorités du réseau transeuropéen de transport. La situation politique italienne crée des incertitudes, mais les engagements français ne sont pas démentis. Je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement, à défaut de quoi l'avis sera défavorable.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur le secrétaire d'État, ce n'est pas à moi que vous ferez dire que les enjeux de report modal sur le fret ferroviaire sont annexes ou secondaires : ils sont bien sûr essentiels. Mais il existe déjà une liaison ferroviaire, qui n'est pas exploitée à la hauteur de ses capacités. Utilisons-la avant d'en créer une nouvelle ! Et s'il existe des incertitudes politiques en Italie, d'autres pèsent sur le financement puisque la contribution européenne n'est pas du tout acquise à l'heure où nous parlons.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD822 de M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite évoquer un projet à dimension européenne, qui relève de l'urgence écologique et économique pour votre région, la Nouvelle Aquitaine, plus particulièrement pour le territoire girondin : le grand contournement de Bordeaux. Certains auront pu constater, en passant cet été par notre belle capitale girondine, que les axes sont chaque jour congestionnés.

Cet amendement d'appel vise donc à inscrire dans la loi la poursuite des études sur le grand contournement, ainsi que l'a préconisé le rapport de M. Philippe Duron du COI.

Le projet, lancé par M. Jacques Chaban-Delmas puis défendu par M. Alain Juppé, est aujourd'hui repris par M. Nicolas Florian. Monsieur le secrétaire d'État, serez-vous celui qui apportera le pont de la Nouvelle Aquitaine, comme en son temps M. Jacques Chaban-Delmas avait apporté le pont d'Aquitaine ? Au-delà du symbole, c'est une alerte que nous lançons ici : ce projet est plus que nécessaire pour remporter la bataille contre la congestion et la pollution de l'agglomération bordelaise.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Votre amendement, sur un sujet beaucoup discuté au niveau local, est satisfait par le courrier que la ministre Mme Élisabeth Borne a adressé le 31 janvier à M. Alain Juppé, dans lequel elle propose de lancer les études relatives au grand contournement. Je vous propose donc de le retirer.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

M. Loïc Prud'homme. Tous les Girondins ne sont pas demandeurs du grand contournement de Bordeaux. C'est à ce projet que je faisais allusion lorsque j'ai expliqué, hier, que le texte favorisait les projets routiers. Rappelons une évidence qui échappe, semble-t-il, à certains : plus on construit de routes, plus nombreux sont les véhicules qui les empruntent. En aucun cas un tel projet ne réglerait les problèmes de congestion ou de pollution.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Supprimez donc les routes !

M. Loïc Prud'homme. J'aimerais pouvoir développer une pensée sans subir les sarcasmes de mes collègues... Il ne s'agit pas de supprimer les routes, mais de mener des politiques cohérentes. Pour éviter la congestion due aux files ininterrompues de poids lourds qui traversent l'agglomération de Bordeaux dans leur trajet entre la frontière espagnole et les ports du nord de l'Europe, il serait plus intelligent de placer les véhicules sur des trains... et de ne pas raconter des bêtises en commission du développement durable !

M. Benoit Simian. Je ne raconte pas de bêtises, mes propos sont étayés et partagés par l'ensemble des élus locaux girondins. Nous avons des divergences, monsieur Loïc Prud'homme : vous ne voulez aucune infrastructure dans ce pays, vous étiez opposé aux lignes à grande vitesse ; pour ma part, je me réjouis de ces grands projets, qui font aussi tourner notre économie. Vous déclarez aujourd'hui votre opposition au grand contournement de Bordeaux, un projet qui participe pourtant à l'aménagement du territoire, en lien avec la relance du grand port maritime de Bordeaux et bien d'autres projets économiques régionaux.

Monsieur le secrétaire d'État, j'ai compris le message et vous fais confiance pour travailler avec les partenaires des collectivités sur ce projet d'envergure. Je retire donc l'amendement.

M. Loïc Prud'homme. En parlant de bêtises, je m'adressais à M. Jean-Charles Colas Roy, qui me suggérait de supprimer les routes alors que je développais un argumentaire tout aussi valable que le vôtre, cher collègue. Je ne suis pas opposé à toutes les infrastructures ; je suis ainsi très favorable aux autoroutes ferroviaires, à même de régler les problèmes de congestion.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je rappelle que le projet d'autoroute ferroviaire fait partie de la programmation des infrastructures.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD69 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement propose un scénario de financement alternatif que j'ai déjà défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. La question a déjà été débattue. Avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD762 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Le rapport du COI prévoit la réalisation du projet Massy-Valenton entre 2018 et 2022, laquelle permettra de résoudre les conflits de circulation entre le RER C, le TGV et le fret au sud de Paris. Toutefois, la création de la gare TGV de Pont-de-Rungis, qui permettra de relier la plateforme aéroportuaire d'Orly, n'est prévue qu'entre 2028 et 2032. Cela est étonnant, dans la mesure où les deux projets sont complémentaires.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le rapport du COI n'entre pas dans ce degré de détail, mais le contrat d'avenir signé le 8 février dernier avec la région Pays-de-la-Loire prévoit précisément l'accompagnement des études portant sur cette gare pour la période 2023-2027. J'estime donc votre amendement satisfait et vous suggère de le retirer.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Le rapport du COI comporte quelques incertitudes sur le moment à partir duquel il pourrait être nécessaire d'engager l'opération, mais une provision est prévue dans le scénario 2. Je vous demande donc le retrait de cet amendement.

L'amendement est retiré.

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

Article 1^{er} B : Dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

La commission est saisie de l'amendement CD216 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Les financements manqueront à l'AFITF dès 2020, malgré les engagements du Gouvernement de taxer légèrement les transports aérien et routier. L'augmentation des crédits que nous proposons dans cet amendement est gagée sur la hausse de la taxe payée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui rémunèrent grassement leurs actionnaires. Une partie de cette rémunération pourrait en effet être utilement redirigée vers l'AFITF, compte tenu des enjeux d'investissement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Cette loi d'orientation est financée intégralement par les mesures dont nous avons débattu. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous comprenons le sens et l'ambition de cet amendement d'appel, mais nous avons tous travaillé durement pour trouver des équilibres qui permettent un financement sincère de cette programmation. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD15 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Même argumentaire que pour l'amendement précédent. Il s'agit, là encore, du choix du scénario de financement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 1^{er} B sans modification.

Article 1^{er} C (article L. 1212-1 du code des transports) : *Conseil d'orientation des infrastructures (COI), contrôle et actualisation de la programmation des investissements de l'État dans les transports*

La commission est saisie de l'amendement CD17 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à pérenniser le COI, à en préciser le rôle et la composition.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Les missions du COI sont précisées dans un décret. Il ne paraît pas utile de figer dans la loi les critères de composition du conseil, excepté la présence des parlementaires, qui est de rang législatif. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD16 de M. Vincent Descoeur, CD143 de M. Guy Bricout, CD336 de M. Jean-Yves Bony et CD493 de M. Martial Saddier ainsi que l'amendement CD319 de M. Julien Dive.

M. Vincent Descoeur. J'ai entendu la réponse du ministre. L'amendement CD16 est défendu.

M. Guy Bricout. Compte tenu de la forte implication des régions dans le financement des infrastructures de transport, il semble logique que le conseil comprenne trois représentants des régions. Tel est l'objet de l'amendement CD143.

M. Jean-Yves Bony. Le CD336 est défendu.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD493 l'est également.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD319 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le Gouvernement souhaite que les collectivités, notamment les régions, soient largement représentées et que les gestionnaires de réseau et d'autres personnalités qualifiées siègent au COI, dans l'esprit du conseil mis en place en 2017. Le détail de cette composition sera donné dans un décret. Je vous suggère de retirer ces amendements, à défaut de quoi l'avis sera défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable.

La commission rejette successivement ces amendements.

Elle en vient à l'amendement CD805 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Le décret que vous avez mentionné, monsieur le secrétaire d'État, doit prévoir la présence des autorités organisatrices de la mobilité au sein du COI.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous rejoins sur le principe, mais l'avis est défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine l'amendement CD144 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Il est important que les représentants des groupements professionnels concernés siègent au COI, avec voix consultative.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Nous partageons l'objectif, mais ces critères sont de niveau réglementaire. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Mme la ministre Élisabeth Borne s'est engagée à prêter une attention particulière à l'équilibre de la représentation au sein de cette instance, ce que confirme le secrétaire d'État. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

La commission en vient à l'amendement CD268 de M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Aujourd'hui, les députés membres du COI sont tous issus du groupe La République en marche...

Mme la présidente Barbara Pompili. Ce n'est plus vrai, puisque M. Matthieu Orphelin n'appartient plus au groupe.

M. Stéphane Demilly. ...ou ont appartenu à ce groupe, donc. Quoi qu'il en soit, je propose de préciser que les parlementaires membres du COI sont issus de groupes politiques différents, notamment de l'opposition. Ce serait une valeur ajoutée pour cette instance car, comme l'écrivait Paul Valéry, « un homme seul est toujours en mauvaise compagnie ».

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Les assemblées sont libres du choix de leurs représentants dans les organismes extraparlimentaires. Demande de retrait.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. Les arbitrages se font au sein de cette assemblée, où la pluralité est évidemment la règle.

La commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CD320 de M. Julien Dive.

M. Jean-Yves Bony. Amendement défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD315 de M. Pierre Cordier.

M. Jean-Marie Sermier. Dans le point 3.5 de son rapport, le COI propose au Gouvernement d'engager une politique de « dénavigation ». Nous souhaitons que le secrétaire d'État nous éclaire sur ce sujet.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je réitère les engagements de Mme la ministre Élisabeth Borne : il n'existe pas de plan de fermeture de voies navigables. Je signale, en outre, la rencontre prochaine de Voies navigables de France – VNF – et des collectivités, dont certaines sont particulièrement concernées par ces sujets, notamment dans l'est de la France.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il ne s'agit que de préconisations. Toute décision dans ce domaine fera l'objet de débats préalables. Avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Le secrétaire d'État ayant clairement indiqué qu'il n'existait pas de plan de fermeture, je retire cet amendement.

L'amendement est retiré.

La commission est saisie de l'amendement CD19 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit de conférer au COI un rôle d'expertise en lui confiant la rédaction du rapport annuel présenté par le Gouvernement au Parlement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le COI est un organe de conception et d'orientation, le rapport d'exécution ne relève pas de ses missions. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis. C'est au Gouvernement qu'il appartient de répondre de sa politique devant le Parlement.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD20 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Amendement défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD21 de M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Il doit exister une cohérence parfaite entre la trajectoire financière inscrite dans la loi et le budget de l'AFITF ; dans le cas contraire, le Gouvernement doit faire procéder à une révision de la loi.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Il est important qu'une loi de programmation, financée sur la période concernée, fixe les grands objectifs et que, chaque année, le budget de l'AFITF soit voté conformément au cadre financier pluriannuel. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 1^{er} C sans modification.

Article 1^{er} DA : *Habilitation du Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance des dispositions pour créer un ou plusieurs établissements publics locaux ayant pour mission le financement d'infrastructures terrestres*

La commission adopte l'article sans modification.

Article 1^{er} EA (article L. 1511-1 du code des transports) : *Bilan des résultats économiques et sociaux des grandes infrastructures de transport*

La commission adopte l'article sans modification.

Article 1^{er} E (article L. 1221-1A [nouveau] du code des transports) : *Renforcement de la priorité donnée par la planification régionale à l'optimisation des infrastructures de transport existantes*

La commission examine les amendements identiques CD22 de M. Vincent Descoeur et CD495 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD22 est défendu.

M. Gérard Menuel. Le CD495 l'est également.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Ces amendements reprennent des principes inclus dans le code des transports. Avis défavorable.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Même avis.

La commission rejette les amendements.

La suppression de l'article 1^{er} E est maintenue.

Article 1^{er} F : *Rapport du Gouvernement sur les niveaux de fiscalité du secteur aérien en France et dans les autres pays de l'Union européenne*

La commission examine l'amendement CD870 de la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. La CMP ayant échoué, il convient de repousser la date limite de remise du rapport d'information du Gouvernement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 1^{er} F modifié.

TITRE V SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

Chapitre I^{er} Renforcer la sûreté et la sécurité

Article 31 (article 39 *decies* E [nouveau] du code général des impôts, articles L. 121-3, L. 130-11 et L. 130-12 [nouveaux] L. 211-1 A [nouveau], L. 211-1, L. 211-2, L. 213-2, L. 213-2-1, L. 224-1, L. 224-2, L. 224-3, L. 224-7, L. 224-8, L. 224-13, L. 225-1, L. 234-2, L. 234-8, L. 234-13, L. 234-14, L. 234-16, L. 235-1, L. 235-3, L. 325-1-2, L. 325-7, L. 325-8, L. 325-9, L. 330-2, L. 343-2 [nouveau], L. 344-1-1 [nouveau] du code de la route, articles L. 511-7 et L. 511-13 du code de la consommation, article 712-2 du code pénal) : *Mesures relatives à la sécurité routière*

Mme la présidente Barbara Pompili. Je remercie Mme Bérangère Abba pour son long et excellent travail, puisqu'elle doit céder la place à Mme Zivka Park, rapporteure pour le titre V du projet de loi, à qui nous souhaitons la bienvenue.

La commission examine les amendements identiques CD479 de M. Pierre Cordier et CD765 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Yves Bony. L'amendement CD479 vise à mieux encadrer le choix des départements retenus pour l'expérimentation d'une plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire en prenant en compte le nombre de candidats libres.

M. Jean-Marie Sermier. On a constaté, entre 2015 et 2017, une augmentation de 400 % du nombre de candidats libres. Or, il nous semble que les départements retenus pour l'expérimentation prévue, qui est utile et doit durer huit mois, n'ont pas été très bien choisis puisque ce ne sont pas nécessairement ceux où le nombre de candidats libres est le plus élevé. Nous appelons l'attention sur certains départements, tels que le Val-de-Marne ou le Val-d'Oise où il faut quasiment attendre six mois avant de pouvoir passer l'examen du permis de conduire.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis défavorable. Précisément, les départements retenus pour l'expérimentation sont représentatifs des différentes configurations qui peuvent exister en France. C'est ainsi que cette expérimentation permettra de tirer des enseignements utiles pour améliorer l'attribution des places d'examen pratique du permis de conduire. Il y a donc un écart dans la perception et l'appréciation des choses.

Mme Zivka Park, rapporteure pour le titre V. Madame la présidente, permettez-moi de féliciter, à mon tour, M. Jean-Baptiste Djebbari pour sa nomination.

Avis défavorable sur ces amendements identiques.

La commission rejette les amendements.

Puis elle adopte l'article 31 sans modification.

Article 31 bis A (articles L. 211-4 et L. 211-5 du code de la route) : *Extension du dispositif de conduite encadrée*

La commission en vient à l'amendement CD586 de M. Thibault Bazin.

M. Jean-Yves Bony. Défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable.

Suivant l'avis défavorable de la rapporteure, la commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 31 bis A sans modification.

Article 31 bis B (article L. 3341-4 du code de la santé publique) : *Placement des éthylotests à proximité des étalages des boissons alcooliques dans les débits de boissons à emporter*

La commission adopte l'article 31 bis B sans modification.

Article 31 bis C (article L. 3115-3-1 [nouveau] du code des transports) : *Arrêts des autobus à la demande*

La commission est saisie de l'amendement CD608 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement, qui avait été adopté en commission en première lecture, permet de supprimer tout doute sur la possibilité de prévoir un dispositif de descente à la demande dans le cadre d'un service de transport exploité en régie. Il désigne la convention devant prévoir les modalités locales de mise en œuvre du dispositif lorsque les services sont exploités après mise en concurrence.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 31 bis C modifié.

Article 31 bis D (articles L. 3313-4 [nouveau] et L. 3315-4-1 du code des transports) : *Renforcement de la protection des conducteurs de véhicules utilitaires légers*

La commission adopte l'article 31 bis D sans modification.

Article 31 bis E (article L. 130-9-2 [nouveau] du code de la route) : *Contrôle automatisé du poids des véhicules de transport routier de marchandises et de transport en commun routier de personnes*

La commission adopte l'article 31 bis E sans modification.

Article 31 bis (article L. 213-1 du code de la route) : *Portée départementale de l'agrément des auto-écoles*

La commission est saisie des amendements identiques CD56 de M. Vincent Descoeur, CD271 de M. Stéphane Demilly, CD582 de Mme Jeanine Dubié et CD754 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD56 vise à préciser que l'agrément délivré par les préfets a une portée départementale.

M. Guy Bricout. L'amendement CD271 est défendu.

M. Paul-André Colombani. L'amendement CD582 tend à préciser que l'agrément délivré pour les auto-écoles doit être de portée départementale afin de garantir un ancrage territorial des auto-écoles et, surtout, de lutter contre l'uberisation de l'enseignement.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD754 vise à sanctuariser l'ancrage territorial des auto-écoles.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. L'agrément a déjà une dimension départementale, puisque c'est le préfet qui le délivre. J'ajoute qu'il n'est pas nécessaire d'inscrire cette précision dans la loi, dans la mesure où elle est d'ordre réglementaire. Surtout, l'enjeu est qu'un contrôle effectif soit exercé ; ce contrôle doit donc être renforcé, notamment en ce qui concerne les auto-écoles en ligne. Avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Les contrôles sont en effet essentiels.

La commission rejette ces amendements.

Elle maintient donc la suppression de l'article 31 bis.

Article 31 ter A (article 230-19 du code de procédure pénale, chapitre III [nouveau] du titre III du livre VI de la première partie du code des transports) : *Institution d'une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports collectifs*

La commission examine l'amendement CD610 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de préciser un amendement que nous avons adopté en première lecture : la peine complémentaire d'interdiction de paraître concerne des délits bien précis qui sont ceux de violences, d'agression sexuelle, d'exhibition sexuelle, de harcèlement sexuel, de vol et d'extorsion prévus par le code pénal.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis très favorable.

La commission **adopte** l'amendement.

Puis elle **adopte** l'article 31 ter A **modifié**.

Article 31 ter (article L. 221-5 du code de la route) : *Indicateur de délai entre deux présentations à l'épreuve pratique du permis de conduire*

La commission **adopte** l'article 31 ter **sans modification**.

Article 31 quater (articles L. 1451-1, L. 1451-2 [nouveau], L. 1451-3 [nouveau] et L. 1452-4 du code des transports et article L. 205-1 du code rural et de la pêche maritime) : *Modernisation du cadre législatif relatif aux compétences des agents chargés du contrôle des transports ferroviaire, guidé et routier*

La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD609 de la rapporteure.

Puis elle **adopte** l'article 31 quater **modifié**.

Article 31 quinquies : *Demande de rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares*

La commission **adopte** l'article 31 quinquies **sans modification**.

Article 31 sexies A (article L. 3116-1-1 [nouveau] du code des transports) : *Obligation d'étiquetage des bagages dans les véhicules utilisés pour la fourniture d'un service de transport routier international de voyageurs*

La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD603 de la rapporteure.

Puis elle examine l'amendement CD238 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Pour avoir visité des gares de bus avec ma collègue Mme Pascale Boyer, je puis vous dire que, pour lutter contre le risque terroriste et, plus largement, contre le trafic de stupéfiants ou de produits frauduleusement importés, comme le tabac ou l'alcool, il convient de renforcer le contrôle des voyageurs, qui empruntent de plus en plus les bus internationaux. Tel est l'objet de cet amendement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. M. Guy Bricout préconise un niveau de contrôle sensiblement similaire à celui qui est effectué dans les aéroports. Or, cela ne nous paraît pas souhaitable, compte tenu de l'appréciation actuelle de la menace et des efforts d'investissement qu'il faudrait consentir. Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. En ce qui concerne l'étiquetage des bagages, l'alinéa 2 de l'article satisfait votre demande.

S'agissant de l'enregistrement préalable sur présentation d'une pièce d'identité et du titre de voyage, je considère que cette mesure risque de générer des formalités administratives excessives et qu'il est nécessaire de lancer une concertation approfondie avec le secteur avant de légiférer.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 31 sexies A modifié.

Article 31 sexies B (article L. 3116-1-2 [nouveau] du code des transports) : *Obligation d'information des passagers utilisant les services de transport routier international sur les règles applicables au transport d'alcool, de tabac, d'espèces protégées et d'espèces exotiques envahissantes*

La commission adopte l'article 31 sexies B sans modification.

Article 31 sexies (articles L. 122-5, L. 513-1 et L. 513-6 du code de la propriété intellectuelle) : *Libéralisation du marché des pièces détachées des automobiles*

La commission adopte l'article 31 sexies sans modification.

Article 32 (article L. 1631-5 [nouveau] du code des transports) : *Recours à des équipes cynotechniques pour la recherche et la détection d'explosifs dans les transports publics ferroviaires ou guidés et les infrastructures correspondantes*

La commission adopte l'article 32 sans modification.

Article 32 ter (article 2 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs) : *Création d'une expérimentation pour l'utilisation de caméras-piétons par les agents assermentés des exploitants d'un service de transport autre que la SNCF et la RATP*

La commission est saisie de l'amendement CD534 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Cet amendement vise à préciser les missions des salariés assermentés chargés du contrôle, plus particulièrement celles relatives à « la police des transports, la sécurité et la lutte contre la fraude ».

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable. Il n'est pas souhaitable d'autoriser l'enregistrement sur la voie publique au-delà des emprises ferroviaires. Par ailleurs, l'activité de ces agents n'est pas prévue sur la voie publique, hors autorisation préfectorale en ce sens.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD611 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de remplacer la date du 1^{er} janvier 2020 par celle du 1^{er} juillet 2020, pour les raisons évoquées tout à l'heure par Mme Béragère Abba.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 32 ter modifié.

Article 32 quater (article L. 2241-6 du code des transports) : *Modalités d'éviction des contrevenants sans domicile fixe des véhicules de transport et des gares lorsqu'un hébergement d'urgence a été trouvé*

La commission adopte l'article 32 quater sans modification.

Article 32 quinquies A (articles 529-4 et 529-5 du code de procédure pénale) : *Allongement du délai de paiement des amendes pour les transports en commun*

La commission adopte l'article 32 quinquies A sans modification.

Article 32 quinquies B (articles 6 et 7 de l'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de transport routier de personnes et de marchandises et de sûreté dans le tunnel sous la Manche) : *Tunnel sous la Manche : préparation du Brexit*

La commission adopte l'article 32 quinquies B sans modification.

Article 32 quinquies (article L. 1632-1 du code des transports) : *Bilan des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs*

La commission adopte l'article 32 quinquies sans modification.

Article 32 sexies A (article L. 1221-4 du code des transports) : *Formation des personnels à la prévention des violences et atteintes à caractère sexiste dans les transports publics*

La commission adopte l'article 32 sexies A sans modification.

Article 32 sexies : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour améliorer, à droit constant, la lisibilité des dispositions relatives à la sûreté des transports terrestres*

La commission adopte l'article 32 sexies sans modification.

Article 33 (articles L. 1264-2, L. 2241-1 et L. 2251-1-2 du code des transports) : *Adaptation du périmètre d'intervention du Groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)*

La commission est saisie des amendements identiques CD148 de M. Guy Bricout et CD535 de M. Martial Saddier.

M. Guy Bricout. Par l'amendement CD148, nous proposons qu'il soit possible de recourir à des agents d'une entreprise de sécurité privée missionnée par l'exploitant et soumise aux dispositions du livre VI du code de la sécurité intérieure.

M. Gérard Menuel. Le CD535 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Il existe déjà, dans les faits, beaucoup de catégories d'agents assermentés. Le texte que vous avez voté marque déjà une avancée considérable dans la mesure où une société d'exploitation de transport peut désormais faire appel à une autre société pour les besoins de cette mission. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette les amendements.

Puis elle examine l'amendement CD808 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de donner la possibilité aux entreprises de transport de s'attacher les services d'agents assermentés de sociétés de sécurité privée. Il faut, nous sommes tous d'accord sur ce point, lutter contre la fraude et le sentiment d'insécurité si l'on veut augmenter la fréquentation dans les transports en commun.

Monsieur le secrétaire d'État, il me semble que les sociétés de transport ne peuvent pas faire appel à des sociétés de sécurité privée. Or, cela permettrait aux entreprises de transport, notamment sur les réseaux de grande couronne en Île-de-France, d'être accompagnées sur ces questions de fraude et de sécurité.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Vous avez raison. Toutefois, ce sujet relève d'une refonte du code de la sécurité intérieure, qui pourrait être examinée en d'autres circonstances. Au reste, le dispositif que vous proposez est encore plus large que celui évoqué précédemment. Pour les mêmes raisons, je demande le retrait de cet amendement. À défaut, j'y serai défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Avant de légiférer sur ce sujet, il conviendrait de mener une réflexion plus globale sur la formation et le recrutement des agents des sociétés de sécurité privée. Avis défavorable.

Mme Valérie Lacroute. Je maintiens l'amendement.

La commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD867 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de modifier le nom de l'ARAFER, qui deviendra prochainement l'Autorité de régulation des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 33 modifié.

Article 33 bis AA (articles L. 2251-2 et L. 2251-6 du code des transports) :
Possibilité de réaliser une enquête administrative en cours d'affectation pour les agents GPSR et SUGE

La commission est saisie de l'amendement CD305 de M. Michel Vialay.

M. Jean-Marie Sermier. Par cet amendement, nous proposons que l'employeur soit dans l'obligation de suspendre un salarié si l'enquête administrative révèle que celui-ci peut faire peser une menace sur les infrastructures ou les usagers.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Cet amendement heurte le pouvoir d'appréciation de l'employeur, qui est le mieux placé pour trouver la solution la plus adaptée au bon fonctionnement de son entreprise. En outre, le dispositif proposé placerait en quelque sorte l'employé dans une situation de non-retour, ce qui paraît disproportionné par rapport aux objectifs poursuivis.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 33 bis AA sans modification.

Article 33 bis A (chapitre VI [nouveau] du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports) : *Faciliter la mobilité des services de secours et des forces de police*

La commission adopte l'article 33 bis A sans modification.

Article 33 ter (section V [nouvelle] du chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports) : *Dispositifs de localisation des passages à niveau dans les véhicules de transport collectif*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD57 de M. Vincent Descoeur et CD524 de M. Martial Saddier.

M. Vincent Descoeur. L'amendement CD57 vise à préciser l'alinéa 6 de l'article 33 ter.

M. Gérard Menuel. L'amendement CD524 est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je demande le retrait de ces amendements, car ils sont satisfaits dans les faits.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

Les amendements sont retirés.

La commission examine ensuite l'amendement CD606 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement prévoit que l'obligation d'installation de GPS entre en vigueur six mois après la publication de la loi.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 33 ter modifié.

Article 33 quater (article L. 1614-1 du code des transports) : *Diagnostics de sécurité des passages à niveau*

La commission adopte l'article 33 quater sans modification.

Article 33 quinquies (article L. 132-7 du code de l'urbanisme) : *Participation du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire à l'élaboration des SCoT et des PLU concernant des zones qui comprennent des passages à niveau*

La commission adopte l'article 33 quinquies sans modification.

Article 33 sexies (article L. 3116-8 [nouveau] du code des transports) : *Information des passagers des autocars sur les règles de sécurité et les consignes d'évacuation*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD607 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 33 sexies modifié.

Article 34 bis A (article L. 1612-2-1 [nouveau], L. 1613-1 et L. 1613-2 du code des transports) : *Renforcement de la sécurité des véhicules de transport guidé*

La commission adopte l'article 34 bis A sans modification.

Article 34 bis (article L. 242-1 du code de la sécurité sociale) : *Exonération de cotisations sociales des cartes de libre circulation attribuées par les exploitants de remontées mécaniques à leurs salariés*

La commission examine, en discussion commune, les amendements CD539 et CD540 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Ces amendements ont pour objet de donner aux salariés quelques avantages concernant leur travail au quotidien.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Avis défavorable, dans la mesure où le principe d'un rescrit fiscal, en cours d'élaboration en lien avec les services de Bercy, permettra d'atteindre les mêmes objectifs avec un dispositif plus adéquat.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis. Mme la ministre Élisabeth Borne s'était engagée à organiser une réunion avec les services de Bercy pour trouver une solution, ce qui a été fait. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, j'y serai défavorable.

M. Gérard Menuel. Je remercie Mme la rapporteure pour les précisions qu'elle vient d'apporter. Les amendements étant satisfaits, je les retire.

Les amendements sont retirés.

La commission maintient la suppression de cet article.

Article 34 ter (nouveau) (article L. 1613-1 du code des transports) : *Renforcement des règles de sécurité applicables aux cyclo-draisines*

La commission adopte l'article 34 ter sans modification.

Article 34 quater : *Intégration des grands ports maritimes de Rouen et du Havre et du port autonome de Paris au sein d'un seul établissement public : habilitation à légiférer par ordonnance*

La commission adopte l'article 34 quater sans modification.

Chapitre II

Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial

Article 35 (articles L. 5312-11, L. 5312-14-1 [nouveau], L. 5312-18 et L. 5713-1-1 du code des transports et loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire) : *Conventions de terminal conclues par les grands ports maritimes*

La commission examine l'amendement CD80 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de corriger une erreur matérielle.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 35 modifié.

Article 35 bis A (articles L. 5311-3 et L. 5753-4 [nouveaux] du code des transports) :
Extension des possibilités d'hypothèque dans les ports

La commission adopte l'article 35 bis A sans modification.

Article 35 bis (articles L. 5521-3 et L. 5612-3 du code des transports) :
Assouplissement des conditions d'immatriculation des navires au registre international français

La commission adopte l'article 35 bis sans modification.

Article 36 (ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, article L. 2132-23 du code général de la propriété des personnes publiques, article L. 4272-2 du code des transports, article L. 774-2 du code de justice administrative et article L. 1541-1 du code général des collectivités territoriales) : *Évolution du statut de la Société du Canal Seine-Nord Europe*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD79 de la rapporteure.

Puis elle en vient à l'amendement CD612 rectifié de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de remplacer la date du 1^{er} janvier 2020 par celle du 1^{er} avril 2020, en raison du report de la date d'adoption définitive du présent projet de loi.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle **adopte** l'article 36 **modifié**.

Article 37 (ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins, ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française et articles L. 5142-1, L. 5241-4, L. 5241-4-1 A [nouveau], L. 5522-2, L. 5523-1, L. 5542-5-1, L. 5542-6, L. 5542-18, L. 5542-49 [nouveau], L. 5543-5, L. 5549-5, L. 5551-3, L. 5552-16, L. 5552-18, L. 5612-1, L. 5762-1, L. 5772-1, L. 5782-1, L. 5785-1, L. 5785-3, L. 5792-1, L. 5795-1 et L. 5795-4 du code des transports) : *Demandes d'habilitation à légiférer par ordonnance dans les domaines fluvial et maritime et expérimentation de la navigation dans les eaux intérieures des bateaux, engins flottants et navires autonomes ou commandés à distance*

La commission **adopte** successivement l'amendement de conséquence CD81 et les amendements de coordination CD83 et CD82, tous de la rapporteure.

Puis elle **adopte** l'article 37 **modifié**.

Article 37 bis AAA (article 219 du code des douanes) : *Élargissement des possibilités de francisation des navires*

La commission **adopte** l'article 37 bis AAA **sans modification**.

Article 37 bis AAB (chapitre V [nouveau] du titre III du livre IV de la partie cinquième du code des transports) : *Institution d'une obligation de déclaration des substances nocives et potentiellement dangereuses reçues par voie maritime*

La commission **adopte** l'article 37 bis AAB **sans modification**.

Article 37 bis AAC (article L. 5542-41-1 [nouveau] du code des transports) : *Protection des délégués de bord en cas de licenciement*

La commission adopte l'article 37 bis AAC sans modification.

Article 37 bis AAD (article L. 5543-1-1 du code des transports) : *Extension des compétences de la Commission nationale de la négociation collective maritime*

La commission adopte l'article 37 bis AAD sans modification.

Article 37 bis AAE (article L. 5725-2 du code des transports) : *Abrogation de la réserve de nationalité pour les équipages à Mayotte*

La commission adopte l'article 37 bis AAE sans modification.

Article 37 bis AA (section 3 [nouvelle] du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code des transports) : *Obligation de réserver au moins 1 % des postes à quai à des bateaux électriques dans les ports de plaisance de plus de cent places*

La commission adopte l'article 37 bis AA sans modification.

Article 37 bis AB (sous-section 1 [nouvelle] de la section V du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie et article L. 5242-24 [nouveau] du code des transports) : *Consolidation du fondement juridique de la signalisation maritime*

La commission adopte l'article 37 bis AB sans modification.

Article 37 bis AC (articles L. 5243-6, L. 5712-3, L. 5722-3, L. 5732-3, L. 5742-3, L. 5752-3, L. 5762-4, L. 5772-5, L. 5782-5 et L. 5792-5 [nouveaux] du code des transports) : *Renforcement de l'effectivité des contrôles des navires en mer*

La commission adopte l'article 37 bis AC sans modification.

Article 37 bis AD (articles L. 5412-2 et L. 5531-1 du code des transports) : *Clarification de la responsabilité du capitaine*

La commission adopte l'article 37 bis AD sans modification.

Article 37 bis AE (article L. 5542-48 du code des transports) : *Extension au capitaine du dispositif de conciliation*

La commission adopte l'article 37 bis AE sans modification.

Article 37 bis AF (articles L. 616-3-1 [nouveau], L. 645-1, L. 646-1, L. 647-1 et L. 648-1 du code de la sécurité intérieure) : *Extension des prérogatives des agents des entreprises privées de protection des navires*

La commission adopte l'article 37 bis AF sans modification.

Article 37 bis A (articles L. 5232-4 et L.5232-5 [nouveau] du code des transports) : *Réforme des règles relatives au permis d'armement*

La commission maintient la suppression de l'article 37 bis A.

Article 37 bis B (article L. 2333-41 du code des collectivités territoriales) :
Extension du périmètre et augmentation du montant de la taxe de séjour applicable aux navires

La commission maintient la suppression de l'article 37 bis B.

Article 37 bis C : *Stratégie nationale relative à la contribution du secteur maritime à la réduction des émissions de gaz à effet de serre*

La commission est saisie de l'amendement CD553 de M. Paul-André Colombani.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement aborde la question de la pollution des bateaux de croisière.

Il s'agit de demander à la France de prendre dans les plus brefs délais des mesures de protection au titre des zones de contrôle des émissions de soufre telles que définies par l'annexe VI de la convention MARPOL (*Marine Pollution*). Cette convention internationale, qui vise à prévenir la pollution marine par les navires, a été adoptée et révisée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). Son annexe VI établit notamment des zones de contrôle renforcé des émissions d'oxyde de soufre. Ces zones sont actuellement la Mer Baltique – depuis 1997 –, la Mer du Nord – depuis 2005 –, la zone de l'Amérique du Nord – depuis 2010 – et la zone maritime caraïbes des États-Unis depuis 2011.

Alors que la Méditerranée est l'une des mers les plus polluées du monde et que les enjeux de santé publique sont importants, aucune forme de protection n'a été décidée. Alors que l'on culpabilise les automobilistes, il convient de rappeler que, selon l'organisation non gouvernementale Transport & Environnement, le *leader* mondial des croisières de luxe, Carnival Corporation, a émis, à lui seul, en 2017, dix fois plus d'oxyde de soufre que les 260 millions de voitures du parc automobile européen.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Le Gouvernement partage bien évidemment l'objectif général d'une limitation draconienne des émissions polluantes des navires. Toutefois, l'amendement que vous proposez présente deux écueils : il ne vise que les eaux françaises et les émissions d'oxyde de soufre. Or, la France a entrepris une démarche auprès de l'OMI pour créer, dans l'ensemble de la mer Méditerranée, une zone à basses émissions polluantes, dite ECA, et obliger ainsi les navires à utiliser un carburant d'une teneur maximale de 0,1 % de soufre et à appliquer des normes rigoureuses en matière d'émissions d'oxyde d'azote.

Pour ces raisons, j'émet un avis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

M. Paul-André Colombani. Monsieur le secrétaire d'État, bien entendu, votre réponse m'intéresse. Mais, ce qui me gêne, c'est qu'aucun délai n'est fixé alors que la Corse rencontre de graves problèmes de santé publique. Chaque jour, des paquebots monumentaux, dont les émissions de soufre sont très importantes, viennent s'arrimer dans la baie d'Ajaccio. De surcroît, ces émissions s'ajoutent à celles d'une centrale au fioul lourd, dont les accords de fermeture – elle doit être arrêtée en 2023 – sont remis en cause par le Gouvernement, ce qui inquiète beaucoup les Corses. En tout état de cause, nous vous invitons à venir en Corse très prochainement.

Mme la présidente Barbara Pompili. L'invitation est lancée !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous remercie pour l'invitation ; je tenterai de l'honorer.

L'initiative française fait l'objet de négociations avec nos partenaires. La date de soumission se situerait dans le courant de l'année 2020, mais je m'efforcerai de vous apporter des éléments de calendrier plus précis en séance publique.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 37 bis C sans modification.

Article 37 bis (article L. 4311-8 [nouveau] du code des transports) : *Contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France*

La commission examine l'amendement CD817 de M. Bertrand Pancher.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement tend à inscrire la stratégie de développement du tourisme fluvial sur les canaux à petit gabarit dans le contrat conclu entre Voies navigables de France et l'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je m'en remets à la sagesse de votre commission.

Mme Zivka Park, rapporteure. C'est un amendement intéressant. J'y suis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 37 bis modifié.

Article 37 ter (articles L. 2111-7 et L. 3113-1-1 [nouveau] du code général de la propriété des personnes publiques et article L. 5721-6-1 du code général des collectivités territoriales) : *Modernisation des dispositions relatives au transfert des biens du domaine public fluvial*

La commission adopte l'article 37 ter sans modification.

Chapitre III **Outils de financement, de régulation et de modernisation**

Article 38 (articles L. 2142-1, L. 2142-2, L. 2142-5, L. 2142-7 du code des transports) : *Missions de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)*

La commission adopte l'article 38 sans modification.

Article 38 bis AA (articles L. 1263-1 et L. 1263-3 du code des transports) : *Compétence de l'Autorité de régulation des transports en matière de règlement des différends*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD861 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 38 bis AA modifié.

Article 38 bis A (article L. 1263-3-1 [nouveau], section 3 bis [nouvelle] du chapitre III du titre VI du livre II de la première partie, articles L. 1264-1, L. 1264-2, L. 1264-7, L. 1264-15 et, L. 2142-3, section 6 [nouvelle] du chapitre II du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports) : *Régulation par l'Autorité de régulation des transports de l'activité de gestionnaire d'infrastructures de la RATP*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD862 et CD613 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 38 bis A modifié.

Article 38 bis B (nouveau) (articles L. 1261-4, L. 1261-5, L. 1261-6, L. 1261-7, L. 1261-9 et L. 1261-14 du code des transports) : *Composition du collège de l'Autorité de régulation des transports*

La commission examine l'amendement CD604 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement vise à préciser que les membres du collège de l'ARAFER, autres que le président, sont vice-présidents du collège, afin d'éviter la création d'un triple niveau de hiérarchie.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD863 et CD605 de la rapporteure.

Elle adopte ensuite l'article 38 bis B modifié.

Article 38 bis (article L. 2171-6 du code de la commande publique) : *Possibilité pour Île-de-France Mobilités (IDFM) de recourir à un marché global pour les sites de maintenance et de remisage des services de transport collectif de personnes*

La commission examine l'amendement CD158 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de mettre en cohérence les dispositions de l'article 38 bis avec celles de l'article 38 quater en permettant à la Société du Grand Paris d'inclure dans ses marchés globaux des prestations de maintenance et de renouvellement des éléments remis en gestion à Île-de-France Mobilités.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD150 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Il s'agit de supprimer les alinéas 5 et 6 du présent article, qui permettent à Île-de-France Mobilités (IDFM) de confier des missions à un opérateur économique sans être soumis à la loi du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dite « loi MOP ».

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. L'amendement vise à supprimer la possibilité donnée à IDFM de recourir à la procédure de conception-réalisation introduite au Sénat, à la demande de cet établissement. Il empêcherait ainsi, par exemple, IDFM ou d'autres structures de lancer des procédures de mise en concurrence pour l'ouverture du réseau Optile, qui nécessite parfois la réalisation rapide de sites de remisage ou de maintenance. Pour ces raisons très pratiques, mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'amendement empêcherait effectivement la réalisation rapide de sites de maintenance, mais aussi la construction de nouveaux dépôts de bus. Mon avis sera également défavorable si l'amendement n'est pas retiré.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 38 bis modifié.

Article 38 ter (article L. 1241-7-2 [nouveau] du code des transports) : *Modification des règles relatives à la résiliation des contrats de service public conclus par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes de métro mises en concurrence*

La commission adopte l'article 38 ter sans modification.

Article 38 quater (article L. 1241-14 du code des transports ; articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : *Clarification des compétences entre la SGP, la RATP et IDFM dans le cadre du Grand Paris express*

La commission adopte l'amendement de précision rédactionnelle CD154 de la rapporteure.

Puis elle en vient à l'amendement CD157 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit de clarifier la formulation de la répartition des missions entre la RATP et Île-de-France Mobilités : la RATP assure la mission de gestion technique et IDFM les missions de maintenance et de renouvellement des éléments qui ne relèvent pas du périmètre de gestion technique de la RATP.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 38 quater modifié.

Article 38 quinquies (article 7 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) : *Valorisation du patrimoine immobilier de la SGP via la constitution de filiales*

La commission adopte l'article 38 quinquies sans modification.

Article 39 (articles L. 1321-1, L. 1321-2, L. 1321-3, articles L. 3111-16-1 à L. 3111-16-12 [nouveaux] et chapitres VI et VII [nouveaux] du titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports) : *Volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la Régie autonome des transports parisiens*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD864 de la rapporteure.

Puis elle examine l'amendement CD809 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de compléter les dispositions prévues en cas de refus par un salarié de la RATP du transfert de son contrat de travail. Compte tenu de la rareté de certains métiers et des enjeux de continuité du service public, il convient d'éviter toute incitation à une utilisation détournée de la faculté de refus. Aussi est-il proposé de compléter les conséquences indemnitaires par la perte, pour le salarié concerné, des bénéfices associés au statut particulier du contrat de travail RATP qu'il a choisi de rompre.

Ainsi, les agents qui refuseraient leur transfert ne pourraient pas être embauchés par une nouvelle entreprise en conservant le bénéfice du statut RATP.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Mon avis est défavorable. Nous pourrions poursuivre la discussion en séance publique, mais vous proposez la suppression de certaines garanties, alors qu'elles sont la contrepartie des évolutions amorcées dans les différentes entreprises, plus particulièrement à la RATP. Il n'y a pas de raison d'en priver les salariés.

Mme Zivka Park, rapporteure. La rédaction de l'article 39 me semble aboutie. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de cohérence CD614 de la rapporteure.

Elle en vient ensuite à l'amendement CD755 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de prendre en compte les spécificités de l'exploitation des lignes en zone dense, sans remettre en cause l'unicité de l'organisation du travail au sein d'un même lieu de travail. Cet amendement vise ainsi à prévenir des sources de conflits potentiels entre salariés et à éviter une organisation complexe à mettre en œuvre.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Votre amendement me paraît difficilement compatible avec la réalité de l'exploitation. Il faut faire confiance à IDFM pour que les futurs allotissements évitent, dans la mesure du possible, ce type de situation. Mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. La spécificité de l'exploitation de certaines lignes – notamment en zones urbaines denses – justifie la mise en place d'un cadre social territorialisé. Passer d'une logique de ligne à une logique de dépôt modifierait complètement l'équilibre du système et bouleverserait les conditions de travail de nombreux conducteurs. Mon avis sera donc également défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD617 de la rapporteure.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD871 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Notre intention, comme celle du Gouvernement, est bien de transposer aux transports interurbains la garantie de rémunération prévue par le code du travail en cas de transfert automatique des contrats de travail.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. J'y suis favorable.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement CD616 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 39 modifié.

Article 40 (articles L. 130-4, L. 130-7, L. 322-1 et chapitre IX [nouveau] du titre I^{er} du livre IV du code de la route, article 529-6 du code de procédure pénale) : *Mise en place de péages à flux libre*

La commission examine l'amendement CD759 de M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'amendement CD759 ainsi que les amendements suivants, CD760 et CD761, visent à améliorer les relations de travail des salariés. Cependant, nous avons été contactés par les représentants des entreprises et ceux des salariés, qui souhaitent retravailler en vue de la séance publique. Dans l'intervalle, je vous propose de les retirer.

L'amendement est retiré, ainsi que les amendements CD760 et CD761.

Puis la commission adopte l'article 40 sans modification.

Article 40 bis (article L. 122-4 du code de la voirie routière) : *Prise en compte, par les conventions de délégation autoroutières, des véhicules à carburants alternatifs*

La commission examine l'amendement CD480 de M. Martial Saddier.

M. Gérard Menuel. Cet amendement vise à faciliter le covoiturage sur les autoroutes, en incitant les sociétés autoroutières à expérimenter et à développer les voies réservées.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Évidemment, le Gouvernement soutient l'objectif de développement des mobilités partagées – nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer. Les nouvelles concessions autoroutières sont dimensionnées en fonction du trafic prévisible. La réalisation – ou non – de voies réservées est examinée dans le cadre des études préalables : si les études ou l'enquête publique démontrent l'utilité de telles voies, celles-ci seront prévues dans le contrat de concession, sans qu'il soit nécessaire d'introduire une disposition dans la loi. Je vous demanderai donc de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 40 bis sans modification.

Article 40 ter A (articles L. 122-1 et L. 122-4 du code de la voirie routière et article L. 110-2 du code de la route) : *Adossement au réseau routier concédé de sections à gabarit routier*

La commission est saisie de l'amendement CD842 de M. Arnaud Viala.

M. Jean-Yves Bony. Il est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je vous demanderai de bien vouloir le retirer. À défaut, j'y suis défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Ajouter une dimension démographique conduirait à élargir de manière quasi infinie cette possibilité. Je n'y suis donc pas favorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 40 ter A sans modification.

Article 40 ter B (article L. 122-4 du code de la voirie routière) : *Définition des critères de nécessité et d'utilité justifiant l'intégration d'ouvrages ou d'aménagements non prévus initialement à l'assiette d'un péage autoroutier*

La commission adopte l'article 40 ter B sans modification.

Article 40 ter C (article L. 122-12 du code de la voirie routière) : *Allègement des procédures relatives à certains marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes*

La commission adopte l'article 40 ter C sans modification.

Article 40 ter D (article L. 122-27 du code de la voirie routière) : *Délivrance de l'agrément préalable à la conclusion des contrats d'installations annexes sur les autoroutes concédées*

La commission adopte l'article 40 ter D sans modification.

Article 40 ter (articles L. 5215-20, L. 5215-20-1, L. 5217-2 et L. 5218-2 du code général des collectivités territoriales) : *Réduction des compétences des communautés urbaines et des métropoles en matière de voirie*

La commission maintient la suppression de l'article 40 ter.

Chapitre IV Mesures diverses

Article 41 (articles L. 5343-2, L. 5343-3, L. 5343-5, L. 5343-15, L. 5343-16, L. 5343-17, L. 5343-18, L. 5343-21, L. 5343-22, sous-sections 1 et 2 de la section 2, section 2 bis [nouvelle] du chapitre III, section I du chapitre IV du titre IV du livre III de la cinquième partie et articles L. 5723-1 et L. 5723-2 du code des transports) : *Dissolution de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD) et des bureaux centraux de la main d'œuvre (BCMO) dans les grands ports maritimes*

La commission adopte l'article 41 sans modification.

Article 42 (articles L. 1321-2 et L. 3311-2 [nouveau] du code des transports) : *Sécurisation du protocole d'accord des partenaires sociaux de la branche du transport routier*

La commission adopte l'article 42 sans modification.

Article 43 bis (article L. 2102-22 du code des transports) : *Transfert des contrats de travail de cheminots à un attributaire de service public non soumis à la convention collective de la branche ferroviaire*

La commission adopte l'article 43 bis sans modification.

Article 44 bis (article L. 1324-7 du code des transports) : *Allongement du délai de déclaration individuelle de participation à une grève*

La commission examine l'amendement CD270 de M. Stéphane Demilly.

M. Guy Bricout. Il est défendu.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Cet amendement ne répond pas à une demande des entreprises. De plus, rien ne prouve que l'allongement du délai – de quarante-huit à soixante-douze heures – permettrait d'améliorer la continuité du service public. J'y suis donc défavorable.

Mme Zivka Park, rapporteure. Même avis.

La commission rejette l'amendement.

Elle maintient la suppression de l'article 44 bis.

Article 45 (articles L. 6214-5, L. 6772-1, L. 6782-1 et L. 6792-1 du code des transports et article 4 de la loi n° 2016-128 du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils) : *Signalement sonore des drones et dispositions applicables aux collectivités d'outre-mer*

La commission adopte l'article 45 sans modification.

Article 46 (article L. 2122-2 du code des transports) : *Exclusion de certaines portions du réseau ferroviaire du champ d'application des règles de gestion des installations de service*

La commission adopte l'article 46 sans modification.

Article 46 bis (articles L. 2111-1, L. 2111-1-1 [nouveau], L. 2111-9, L. 2111-9-1 [nouveau], L. 2111-11 et L. 2111-20-1-1 du code des transports) : *Transfert de gestion des lignes du réseau ferré national d'intérêt local ou régional*

La commission est saisie de l'amendement CD159 de la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il s'agit, d'une part, de préciser plus clairement que les régions se verront confier la gestion de l'infrastructure sur les lignes qui leur seront transférées et, d'autre part, de réintroduire la possibilité de transférer aux régions certaines missions de gestion de l'infrastructure sur de petites lignes dont elles financent la majorité des investissements.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

La commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 46 bis modifié.

Article 46 ter (article L. 2121-13 du code des transports) : *Système commun d'information des voyageurs et de vente de billets dans le secteur ferroviaire*

La commission adopte l'article 46 ter sans modification.

Article 48 (article L. 2122-10 du code des transports) : *Exonération de l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire pour certaines entreprises*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD155 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 48 modifié.

Article 49 bis (article L. 2111-25 du code des transports) : *Mode de calcul des péages ferroviaires pour les services conventionnés*

La commission maintient la suppression de l'article 49 bis.

Article 51 : Stratégie pour le développement du fret ferroviaire

La commission **adopte** l'amendement de précision rédactionnelle CD156 de la rapporteure.

Puis elle **adopte** l'article 49 bis **modifié**.

Article 52 (articles L. 113-17 et L. 113-19 du code de l'urbanisme) : *Faciliter la modification d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains pour la mise en place d'infrastructures de transport*

La commission **adopte** l'article 52 **sans modification**.

Article 53 (articles L. 6218-1, L. 6218-2 et L. 621-8-3 du code minier) : *Renforcement du cadre réglementaire relatif aux activités de transport et de déchargement liés à l'orpaillage en Guyane*

La commission **adopte** l'article 53 **sans modification**.

Article 54 : *Rapport du Gouvernement sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et son incidence sur la pollution sonore*

La commission **adopte** l'article 54 **sans modification**.

Article 55 : *Rapport du Gouvernement sur la conformité des réseaux de transports publics aux exigences légales d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite*

La commission **adopte** l'article 55 **sans modification**.

Article 56 : *Rapport du Gouvernement sur l'opportunité de soumettre l'exploitation de véhicules autonomes à des exigences environnementales, sociales et de sécurité routière*

La commission adopte l'article 56 sans modification.

Article 57 : *Rapport du Gouvernement sur les dispositifs locaux d'aide à la mobilité des victimes de violences sexuelles*

La commission adopte l'article 57 sans modification.

Article 58 : *Rapport du Gouvernement sur le développement d'une filière industrielle de fret maritime à voile*

La commission adopte l'article 58 sans modification.

Article 59 : *Rapport du Gouvernement sur l'opportunité de créer un établissement public de la mobilité pour la métropole Aix-Marseille-Provence*

La commission adopte l'article 59 sans modification.

Article 60 : *Rapport du Gouvernement présentant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage du vélo*

La commission adopte l'article 60 sans modification.

Article 61 : *Rapport du Gouvernement sur l'impact en matière d'emploi de la fin progressive de la vente des véhicules thermiques*

La commission adopte l'article 61 sans modification.

Article 62 : *Rapport du Gouvernement sur la mise en œuvre de dérogations à la vitesse maximale autorisée sur certaines voies hors agglomération*

La commission adopte l'article 62 sans modification.

Titre du projet de loi

La commission examine l'amendement CD149 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. L'amendement vise à modifier le titre du projet de loi en remplaçant « orientation » par « programmation », mais je le retire.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'ensemble du projet de loi modifié.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 3 septembre 2019 à 21 h 45

Présents. - Mme Bérangère Abba, M. Christophe Arend, Mme Sophie Auconie, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, M. Paul-André Colombani, Mme Yolaine de Courson, M. Stéphane Demilly, M. Vincent Descoeur, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, M. Yannick Haury, Mme Stéphanie Kerbarh, Mme Valérie Lacroute, M. Pascal Lavergne, Mme Sandrine Le Feur, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Gérard Menuel, M. Adrien Morenas, Mme Zivka Park, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, Mme Danielle Brulebois, M. David Lorion, M. Jean-Luc Poudroux, Mme Laurianne Rossi, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - M. Bertrand Pancher, M. Benoit Simian