

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

6^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du jeudi 12 septembre 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

1. Mobilités (p. 7798)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 7798)

Rappel au règlement (p. 7798)

M. François Ruffin

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

M. François Ruffin

Article 1^{er} A et rapport annexé (*suite*) (p. 7798)

Amendements n^{os} 762, 763, 598

Mme Béranère Abba, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n^{os} 487, 73

Amendements n^{os} 71, 396

Amendement n^o 87

Amendements n^{os} 703 et 702, 622, 623, 320, 652

Amendements n^{os} 83, 146

Amendements n^{os} 394, 80, 450

Amendement n^o 600

Amendement n^o 123

Amendements n^{os} 78, 602

Amendement n^o 604

Amendements n^{os} 74, 58

Amendement n^o 17

Amendements n^{os} 165, 65

Amendements n^{os} 295, 744

Amendements n^{os} 745, 26

Amendement n^o 106 et 108

Amendements n^{os} 67, 95, 291

Amendements n^{os} 288, 550, 743, 485, 321

Amendements n^{os} 18, 110

Amendement n^o 94

Amendements n^{os} 119, 326

Amendement n^o 606

Amendements n^{os} 275, 93, 90

Amendement n^o 607

Amendement n^o 88

Amendement n^o 327

Amendements n^{os} 609, 279, 328

Amendement n^o 613, 614 et 615

Amendements n^{os} 329, 564, 746, 330, 395

Amendement n^o 331

Amendements n^{os} 617, 486

Amendements n^{os} 618 et 619, 89

Suspension et reprise de la séance (p. 7813)

Article 1^{er} B (p. 7813)

Amendements n^{os} 29, 620

Article 1^{er} C (p. 7814)

Amendement n^o 31

Amendements n^{os} 30, 63

Amendements n^{os} 629, 671, 75

Amendement n^o 630

Amendements n^{os} 632, 563, 446

Amendement n^o 32

Amendements n^{os} 661, 33

Article 1^{er} DA (p. 7815)

Article 1^{er} EA (p. 7815)

Article 1^{er} E (p. 7815)

Amendement n^o 35, 86 et 635

Article 1^{er} F (p. 7815)

Article 31 (p. 7815)

Amendement n^o 109

Mme Zivka Park, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n^{os} 111, 741

Articles 31 bis A à 31 bis C (p. 7816)

Article 31 bis D (p. 7816)

Amendement n^o 112

Article 31 bis E (p. 7816)

Article 31 bis (p. 7816)

Amendements n^{os} 69, 113, 568, 742

Articles 31 ter A à 31 quinquies (p. 7818)

Article 31 sexies A (p. 7818)

Amendement n^o 50

Articles 31 sexies B à 32 (p. 7818)

Article 32 ter (p. 7818)

Amendement n° 529 rectifié

Article 32 quater (p. 7818)

Amendement n° 531

Articles 32 quinquies A à 32 sexies (p. 7818)

Article 33 (p. 7818)

Amendements n° 85, 214

Amendement n° 698

Article 33 bis AA (p. 7818)

Amendement n° 586

Article 33 bis A (p. 7819)

Article 33 ter (p. 7819)

Amendement n° 213

Articles 33 quater à 33 sexies (p. 7819)

Article 34 bis A (p. 7819)

Amendement n° 526

Amendement n° 527

Article 34 bis (p. 7819)

Amendement n° 132, 148, 149

Article 34 ter (p. 7819)

Amendement n° 528

Articles 34 quater à 35 bis (p. 7819)

Article 36 (p. 7819)

M. Jean-Luc Mélenchon

Mme Sophie Auconie

M. Bertrand Pancher

M. Jean-Marie Sermier

Amendement n° 481

Article 37 (p. 7823)

Amendement n° 774

Articles 37 bis AAA à 37 bis AF (p. 7823)

Article 37 bis C (p. 7823)

Amendement n° 371

Articles 37 bis et 37 ter (p. 7823)

Article 38 (p. 7824)

M. Jean-Luc Mélenchon

M. Bertrand Pancher

Amendement n° 392

Article 38 *bis* AA (p. 7829)

Article 38 *bis* A (p. 7830)

Amendement n° 412, 413 rectifié, 414 et 411

Article 38 *bis* B (p. 7830)

Article 38 *bis* (p. 7830)

Amendement n° 91

Articles 38 ter à 38 quinquies (p. 7830)

Article 39 (p. 7830)

Amendement n° 391 et 482

Amendements n° 699 et 700, 701

Article 40 (p. 7830)

Article 40 *bis* (p. 7830)

Amendement n° 144

Article 40 *ter* A (p. 7830)

Amendements n° 483, 764

Article 40 *ter* B (p. 7831)

Amendement n° 484

Article 40 *ter* C (p. 7831)

Article 40 *ter* D (p. 7831)

Article 41 (p. 7831)

Amendements n° 776 rectifié, 139

Article 42 (p. 7832)

Article 43 bis (p. 7832)

Article 44 bis (p. 7832)

Amendement n° 566

Articles 45 à 48 (p. 7832)

Article 51 (p. 7833)

Amendement n° 644

Articles 52 à 62 (p. 7833)

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 7833)

M. Christophe Bouillon

M. Jean-Marie Sermier

M. Bertrand Pancher

Mme Sabine Rubin

M. Damien Pichereau

M. Pierre Dharréville

Mme Sophie Auconie

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 7836)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

MOBILITÉS

Nouvelle lecture (suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n^{os} 2135, 2206).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant aux amendements n^{os} 380 et 468 à l'article 1^{er} A, soumis à une discussion commune. Ces amendements ont été présentés ce matin et ont reçu un avis défavorable de la commission et du Gouvernement.

Je rappelle que, sur le vote de l'amendement n^o 468, j'ai été saisi par le groupe de La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. François Ruffin, pour un rappel au règlement.

M. François Ruffin. Ce rappel au règlement se fonde sur l'article 52 de notre règlement, qui prévoit que le président dirige les délibérations; il a trait à la sincérité du débat parlementaire. Ce matin, de nombreux groupes – de celui des Républicains à celui de la Gauche démocrate et républicaine, en passant par ceux de la Nouvelle gauche, maintenant Socialistes et apparentés, et de La France insoumise – ont demandé au Gouvernement de transmettre au Parlement le rapport de l'inspection générale des finances envisageant la privatisation des routes nationales. Ce rapport doit être remis aux parlementaires, il y va de la sincérité de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

M. le président. Monsieur Ruffin, vous savez que notre règlement a changé, et le président Waserman vous a déjà demandé quel point de règlement n'aurait pas été suivi.

M. François Ruffin. Je vous l'ai dit, monsieur le président, il s'agit de l'article 52 et de la sincérité des débats.

M. le président. Je vous laisse poursuivre, mais si votre intervention porte sur le fond du projet de loi, votre temps de parole sera comptabilisé dans celui de votre groupe.

M. François Ruffin. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez eu le temps, depuis la levée de la séance à treize heures, de vous procurer le rapport sur la possible privatisation des routes nationales, afin de nous le transmettre.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je crois avoir répondu ce matin, mais je vais réitérer mon propos sur la question politique de savoir s'il existe un projet de transfert du réseau routier national aux collectivités territoriales. Je le redis : le Gouvernement n'a pas le projet de transférer le réseau routier national.

M. le président. La parole est à M. François Ruffin.

M. François Ruffin. Un rapport a été remis au Gouvernement en décembre dernier : il ouvre certaines pistes visant à confier des routes nationales au secteur privé et aux collectivités locales. Certains groupes ont demandé ce matin d'y avoir accès dans le cadre de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

Le Gouvernement ne répond pas sur ce point et ne dit pas clairement qu'il ne nous transmettra pas le rapport. Le « non » n'est pas prononcé, et là où le Gouvernement pourrait choisir l'éclairage, la transparence et la lumière, il y a l'ombre, donc la suspicion.

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

M. le président. Nous en venons au scrutin sur les amendements.

(L'amendement n^o 380 n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 468.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	27
Nombre de suffrages exprimés	27
Majorité absolue	14
Pour l'adoption	6
contre	21

(L'amendement n° 468 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Rabault, pour soutenir l'amendement n° 762.

Mme Valérie Rabault. Je retire l'amendement, car il est déjà repris dans le texte.

J'ai bien compris que tous les aspects financiers du projet de loi d'orientation des mobilités seraient traités, selon un calendrier plus ou moins resserré, dans les prochains textes de finances. Les sociétés de projet existent déjà avec celle du Grand Paris; les nouvelles auraient vocation à participer au financement des grandes infrastructures ferroviaires, comme la ligne à grande vitesse reliant Bordeaux à Toulouse. Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous nous apporter quelques précisions sur la part de l'État dans le financement de ce projet?

Je retire l'amendement, qui a été repris dans le texte à la suite d'une discussion entre la région Occitanie et le Gouvernement, sous une forme certes un peu différente, mais avec le même objectif.

(L'amendement n° 762 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Rabault, pour soutenir l'amendement n° 763.

Mme Valérie Rabault. Je me suis trompée, car je me suis exprimée sur cet amendement – le n° 762 portait sur les outre-mer. Néanmoins, il était également satisfait. Les deux amendements sont donc retirés.

(L'amendement n° 763 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 598.

M. Christophe Bouillon. Nous en arrivons à la question des financements, qui nous a beaucoup occupés lors de la première lecture. La discussion parlementaire a apporté certaines réponses, ainsi que des financements, et il est toujours satisfaisant que notre travail porte ses fruits. L'enjeu est important, parce que la programmation d'une infrastructure requiert des financements pérennes. Ces projets portant sur une dizaine d'années, il importe de les protéger de tout changement de pied.

Ce matin, il a été dit que des infrastructures n'avaient pas été financées dans les années précédentes. Vous savez comme moi que les gouvernements changent – bien que les têtes restent parfois les mêmes –, mais les arbitrages de Bercy peuvent contrarier la volonté des élus et la mise en œuvre de projets d'infrastructures. Chacun connaît le sport national de l'annulation de crédits: il m'incite à conseiller la prudence lorsque l'on dit: « vous allez voir ce que vous allez voir, les décisions seront gravées dans le marbre ». En fait, on est souvent rattrapé par la patrouille de Bercy!

Parmi les financements que vous avez mis sur la table, il y a le surplus du produit de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite taxe Chirac. Lors de la première lecture en

commission, Mme Bérandère Abba, rapporteure, avait avancé le chiffre de 30 millions d'euros. Il serait aujourd'hui de l'ordre de 45 millions d'euros, ce qui va dans le bon sens. Mme la ministre de la transition écologique et solidaire a annoncé la réduction de 2 centimes d'euro par litre de l'exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – TICPE – sur le gazole dont bénéficient les poids lourds. Nous nous félicitons de la reprise de notre proposition d'une éco-contribution sur les billets d'avion.

Le seul hic, car il y en a un, est que ces financements ne sont pas totalement pérennes, car ils sont liés à des comportements. Lors de la discussion générale, j'ai indiqué que les taxes sur les billets d'avion étaient des taxes dites de comportement. Nous pouvons imaginer que ceux-ci changent, à l'image de la Suède où l'utilisation des moyens de transport a évolué, le recours à l'avion ayant diminué. Je n'ose prononcer le mot suédois, mais il y a une « honte » de l'avion qui modifie les comportements, l'instauration d'une taxe sur les billets ayant sans doute joué un rôle. S'agissant des taxes sur les amendes, on prévoyait un produit de 400 millions d'euros l'année dernière, mais seuls 230 millions d'euros ont été récoltés. Nous ne pouvons donc pas garantir à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF – la pérennité de financements assis sur ce type de taxes, car leur produit fluctue. Nous pointons ce risque et souhaitons donc l'inscription dans le marbre de financements pour l'AFITF. Nous avons dit qu'il lui manquait 500 millions d'euros: vous avez apporté certaines réponses, mais l'inquiétude sur la pérennité des financements demeure. Voilà pourquoi nous avons défendu, avec nos collègues Jean-Marie Sermier et Valérie Lacroute, l'idée de se pencher sur la TICPE. Une partie non négligeable de son produit de 14 milliards d'euros pourrait financer les infrastructures, ce qui faciliterait également son acceptabilité.

Les infrastructures routières et ferroviaires n'ont pas vocation à être utilisées dix ans, mais plusieurs dizaines d'années. L'utilisation de l'emprunt, donc de la dette, pour financer des infrastructures durables, n'a donc rien de dramatique. Le niveau des taux d'emprunt est actuellement faible, ce qui profite d'ailleurs à l'État. Comme le montrera le projet de loi de finances, il y a de bonnes nouvelles sur ce front, puisque l'État gagne presque de l'argent en empruntant, pour reprendre la formule du ministre de l'action et des comptes publics, Gérald Darmanin. Des entreprises privées utilisent cette opportunité pour emprunter aux taux actuels, historiquement bas. Il ne serait pas totalement absurde, au moment où l'on souhaite doter notre pays d'infrastructures essentielles pour desservir le territoire et renforcer son attractivité, d'utiliser ce levier, même si je n'ignore pas les exigences européennes. Il faudra avoir un jour un débat à l'échelle européenne: les infrastructures permettant de renforcer la transition écologique, autre ambition de ce texte, devraient être sorties des critères européens de finances publiques. Les infrastructures doivent durer, mais également permettre de changer les comportements dans le domaine des mobilités et des transports. Voilà pourquoi cet amendement défend le recours à l'emprunt.

Il serait terrible que nous y renoncions. J'observe d'ailleurs que les collectivités territoriales, qui sont bien souvent de meilleurs élèves que l'État en termes de gestion et de dette, ont recours à l'emprunt pour construire des infrastructures destinées à durer comme les écoles ou les équipements sportifs. Elles n'hésitent pas à le faire, car elles savent que la charge de ces équipements ne pèsera pas uniquement sur

les habitants d'aujourd'hui et sera étalée sur plusieurs générations. Voilà pourquoi nous refusons que le recours à l'emprunt soit balayé d'un revers de main.

M. le président. La parole est à Mme Béragère Abba, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

Mme Béragère Abba, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. L'éventualité du recours à l'emprunt ne fait pas partie des solutions retenues. Nous avons opté pour des recettes pérennes – elles le sont, pour l'essentiel, car elles sont peu sujettes aux aléas et pour partie affectées. La question de l'affectation des ressources et celle de l'acceptabilité des prélèvements, qui lui est liée, seront débattues dans le cadre du projet de loi de finances.

Nous n'en avons pas vraiment pris l'habitude, et chacun connaît la position de Bercy en matière d'affectation des ressources. En la matière, il faut préserver une certaine forme de solidarité, mais aussi de souplesse, en fonction des besoins du budget de l'État.

En tout état de cause, le grand débat national a démontré que l'acceptabilité des prélèvements dépendait grandement de l'affectation des recettes. Cette question aura donc toute sa place dans nos débats lors de l'examen du projet de loi de finances.

S'agissant du recours à l'emprunt, nous ne souhaitons pas alourdir la dette publique. Je rappelle que les sociétés de financement, dont la création est rendue possible par le présent texte, pourront y recourir. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je commencerai par répondre à Mme Rabault. La création d'une société de projet suppose que ce dernier respecte certains critères, notamment un budget supérieur à 1 milliard d'euros et un modèle économique correspondant aux modalités fixées par la loi. En matière de ressources, c'est bien l'établissement de celui-ci qui permet de procéder à la distribution des volets financement entre les divers partenaires.

Sur le sujet qui nous occupe, il me semble absolument essentiel de préserver les capacités d'action de l'AFITF, singulièrement dans la période que nous connaissons et pour le projet de loi dont nous débattons.

Je conçois que l'on soit tenté d'envisager le recours à l'emprunt. J'invite l'Assemblée nationale à se saisir de la question.

Toutefois, je rappelle qu'il pourrait en résulter, sur le plan macroéconomique, un risque d'emballlement de la dette à moyen terme, si les fondamentaux en raison desquels les taux d'intérêt sont très bas – notamment pour la puissance publique – venaient à se dégrader. Il me semble plus raisonnable, en termes de finances publiques, de prendre appui sur le panier de recettes retenu.

S'agissant de la TICPE, elle est d'ores et déjà très largement distribuée. Outre la part affectée au budget de l'État, elle est en partie affectée à l'AFITF, et en partie transférée aux

collectivités territoriales. La situation est peut-être un peu plus complexe qu'il n'y paraît, et satisfait des objectifs divers. Demande de retrait ou avis défavorable.

(L'amendement n° 598 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 487 de M. Christophe Bouillon est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. L'amendement est satisfait. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis.

(L'amendement n° 487 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 73.

M. Vincent Descoeur. Il est le premier d'une série de plusieurs amendements abordant la question du financement des infrastructures, et vise à privilégier un scénario plus ambitieux que celui retenu dans le projet de loi, afin de disposer des moyens pour atteindre les objectifs affichés, en l'espèce la réduction des inégalités territoriales.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Nous avons longuement débattu de ce sujet. Il ne semble pas pertinent de déséquilibrer la trajectoire financière élaborée dans le cadre de la programmation retenue. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous avons débattu de ce sujet en commission. La trajectoire que nous avons établie permet de financer 13,4 milliards d'euros sur le quinquennat. Le panier de recettes qui lui est affecté assure la stabilité dans le temps, ainsi que la sincérité de la trajectoire prévue par la loi de programmation pluriannuelle. Demande de retrait ou avis défavorable.

(L'amendement n° 73 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 71 et 396, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 71.

M. Vincent Descoeur. Défendu.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 396.

M. Hubert Wulfranc. Nous formulons une proposition de trajectoire financière nettement plus ambitieuse. Il s'agit d'élaborer un panier de recettes mieux consolidé qu'il ne l'est aujourd'hui, comme l'a indiqué notre collègue Christophe Bouillon.

Cette position explique notre soutien au recours à l'emprunt, en un temps particulièrement favorable. Au demeurant, la cristallisation du débat sur la TICPE comme

recette majeure se durcira, car la trajectoire retenue prévoit que le montant de la TICPE affecté à l'AFITF diminue à l'échéance 2022. Il y a là un vrai sujet.

(Les amendements n^{os} 71 et 396, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 87 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(L'amendement n^o 87, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements n^{os} 703 et 702 peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour les soutenir.

M. Jean-Marie Sermier. Notre collègue Valérie Lacroute en est la première signataire. Retenue dans sa circonscription, où se trouvent en ce moment même trois membres du Gouvernement venus préparer les Jeux olympiques et paralympiques de 2024, ...

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Très bien!

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Elle en a de la chance! *(Sourires.)*

M. Jean-Marie Sermier. ... elle ne peut être présente dans l'hémicycle. Comme elle a accompli un énorme travail sur le sujet, je tenais à la citer.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Tout à fait! Elle a été très présente!

M. Jean-Marie Sermier. Ces amendements – cela ne vous surprendra pas, monsieur le secrétaire d'État – portent sur la TICPE, dont les recettes ont connu une croissance significative – à hauteur d'environ 6 milliards d'euros – en quelques années.

J'ai cru m'être trompé, lors de la première lecture du texte, en avançant le chiffre d'une recette de 37,7 milliards d'euros attendue pour 2019. « Peut-être les prévisions étaient-elles trop optimistes! », ai-je songé.

Nous avons avancé ce chiffre à plusieurs reprises – une quinzaine. Jamais Mme la ministre – qui était alors au banc du Gouvernement – ne l'a dénoncé, ni dans l'hémicycle, ni en commission, que ce soit en première lecture ou en nouvelle lecture – sauf si vous vous apprêtez à le faire, monsieur le secrétaire d'État.

Sur ces 37,7 milliards d'euros, 7,3 milliards sont affectés au financement de la transition écologique, ce dont nous sommes fiers; 5,8 milliards sont transférés aux départements et 5,9 milliards aux régions; 1,2 milliard est affecté à l'AFITF; 17 milliards sont versés dans les caisses de l'État et ne sont pas affectés.

Nous insistons depuis longtemps, les uns et les autres, sur l'augmentation significative des recettes dont résultent ces 17 milliards. Au demeurant, nous avons de plus hautes ambitions lors de la première lecture du texte.

Avec ces amendements, nous les réduisons. Tous deux poursuivent le même objectif, avec deux rédactions différentes: l'amendement n^o 702 vise à augmenter les recettes affectées à l'AFITF de 500 millions d'euros, afin de les porter à 1,7 milliard dès cette année; l'amendement n^o 703 prévoit un montant annuel minimal de 1,7 milliard d'euros pour les années suivantes – et s'inscrit donc dans la même logique.

En tout état de cause, nous considérons qu'il faut affecter à l'AFITF 500 millions supplémentaires. Nous savons bien que l'argent est rare, mais nous sommes en présence d'un accroissement de la recette d'environ 6 milliards d'euros. Je me garderai d'évoquer une cagnotte. Toutefois, ne pas investir cette somme donnerait le sentiment que nous ne sommes pas en capacité de donner la priorité aux infrastructures de transport, ce qui serait très dommageable.

Monsieur le secrétaire d'État, ces amendements, s'ils étaient acceptés, pourraient nous réunir définitivement sur ce projet de loi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable. Telle n'est pas l'option retenue. Nous en avons longuement débattu, et nous en débattons encore lors de l'examen du projet de loi de finances. La question de l'affectation des recettes de l'AFITF se pose, et nous devons continuer à travailler sur ce sujet.

Vos amendements, cher collègue, ne créent aucune nouvelle recette au regard du besoin de financement couvert par la programmation pluriannuelle. En tout état de cause, les recettes issues de la TICPE participent du budget de l'AFITF et financent d'ores et déjà, d'une façon ou d'une autre, des dépenses et des besoins.

M. Jean-Marie Sermier. 6 milliards supplémentaires!

Mme Bérangère Abba, rapporteure. La solution que nous avons trouvée pour assurer la sincérité de ce budget, ainsi que la création de nouvelles ressources financières, permet d'aborder la question de la programmation pluriannuelle des dépenses. Quant à la question de l'affectation des ressources, nous la poserons dans le cadre du projet de loi de finances.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je ne sais pas si nous allons nous retrouver totalement sur ces amendements, monsieur Sermier. L'année dernière, 1,2 milliard d'euros étaient affectés à l'AFITF. Cette année, nous allons tangenter votre objectif; en effet, la part de TICPE affectée à l'AFITF s'élèvera à 1,6 milliard d'euros, afin de financer les besoins que vous connaissez.

Il est vrai – Mme la rapporteure l'a rappelé – que les choix que nous faisons sont un peu différents de ceux que vous proposez. Je ne conteste pas les chiffres, que j'ai donnés en commission.

Pour la part affectée à l'État – c'est elle qu'il faut prendre en considération –, les chiffres sont de 10,8 milliards en 2018 et de 13,3 milliards en 2019, soit une augmentation de 2,5 milliards. Il y a donc un excédent de 400 millions d'euros, qui sera affecté dès l'année prochaine à l'AFITF, sur cette base, pour les besoins de la trajectoire pluriannuelle. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. C'est dommage, monsieur le secrétaire d'État !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. J'aurais pourtant aimé vous satisfaire !

M. Jean-Marie Sermier. Nous avons abordé ce qui est probablement la dernière lecture de la loi d'orientation des mobilités avec la volonté de parvenir à un accord acceptable par les uns et les autres. Vous ne saisissez pas la main tendue. Nous avons bien pris note que vous aviez augmenté la part de recettes affectée à l'AFITF. Vous nous avez écoutés, en partie mais pas suffisamment.

S'agissant du financement de l'AFITF, je vous mets solennellement en garde. Si vous prévoyez une taxation supplémentaire des transports par la route, vous suscitez une réaction à la hauteur des difficultés que connaissent d'ores et déjà les transporteurs routiers.

Vous savez très bien – M. le secrétaire d'État chargé des transports ne peut pas ne pas être informé des réactions des centrales de transporteurs routiers – qu'ils ont participé au financement des infrastructures, par le biais de la réduction du remboursement de 2 centimes par litre de gazole. Si leur participation devait être accrue, il en résulterait une réaction très violente au niveau national.

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Nous avons eu ce débat ce matin. J'évoquerai deux points.

D'une part, en matière de grandes infrastructures de transport, les choix opérés hiérarchisent le territoire, et ont des conséquences en matière de rayonnement, de qualité de vie et d'aménités. D'autre part, le secteur des transports est structurant en matière macro-économique, notamment au regard de sa force d'entraînement et de son influence sur la croissance économique.

Aussi faut-il lui donner des moyens, notamment par le biais de l'AFITF. Ces amendements, que nous soutenons, présentent l'avantage de soulever ces questions.

(Les amendements n^{os} 703 et 702, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n^o 622.

M. Christophe Bouillon. Il vise à revenir sur l'exonération de la TICPE pour les vols intérieurs, en laissant de côté la question de la continuité territoriale. Quelle en est l'inspiration ? Madame la rapporteure, vous avez évoqué les conclusions du grand débat national.

Dans ce cadre, l'affectation des recettes de la TICPE a été abordée. Les citoyens ayant réagi à l'augmentation des taxes sur le carburant voulaient comprendre à quoi elles servaient. Ils voulaient surtout qu'on les affecte principalement au financement de la transition écologique.

Mais plus encore, les verbatims et les contributions aux débats en attestent, ils ne comprenaient pas pourquoi eux, qui utilisent leur voiture pour aller au travail faute d'alternative, étaient assujettis à la taxe alors que ceux qui prennent l'avion – sans doute moins nombreux que ceux qui prennent leur voiture – ne le sont pas. Cette différence de traitement provoque un sentiment d'injustice qui s'est exprimé lors du grand débat.

Cet amendement vise à rétablir un peu l'équilibre en mettant à contribution le transport aérien. La fixation d'un prix carbone est l'une des grandes avancées des discussions autour de l'accord de Paris. Chacun a convenu alors que le véritable changement de comportement interviendrait lorsqu'un prix serait établi pour le carbone, c'est-à-dire lorsque les fameux coûts externes seraient pris en compte.

Vous allez me dire que le transport aérien ne représente pas l'essentiel des émissions de gaz à effet de serre. Sans doute. Vous allez également me dire que le transport aérien est soumis à une concurrence très forte. Sans doute. Malgré tout, cette mesure est un moyen de rendre la TICPE plus acceptable pour les utilisateurs du transport routier et de couper court au sentiment qu'il existe deux poids deux mesures. En outre, elle n'aura pas pour effet de paralyser le secteur du transport aérien, auquel on prédit une croissance importante. S'agissant de la compétitivité, regardons ce qui se passe dans d'autres pays du monde. Vous avez souhaité être exemplaires : vous l'avez été en votant l'interdiction de l'exploitation des hydrocarbures à partir de 2040 et, dans ce texte, l'interdiction de la vente de véhicules thermiques à partir de 2040. Vous avez su faire preuve d'ambition. Pourquoi serait-elle absente pour le secteur aérien ?

Vous avez fait valoir que ce sujet relevait d'accords internationaux – c'est vrai – et, en premier lieu, de l'Union européenne. Dans ce cas, montrons l'exemple sur les vols intérieurs pour inciter le reste du monde à emprunter ce chemin. Le secteur aérien doit contribuer à la lutte contre le changement climatique, d'autant plus s'il se développe.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béangère Abba, rapporteure. Des engagements forts ont déjà été pris en ce qui concerne le transport aérien. Nous avons entendu la demande de justice environnementale, d'application du principe du pollueur-payeur, de verdissement du budget, ainsi que d'analyse des politiques publiques et du soutien aux différents modes de transport au travers du prisme environnemental. Ces soucis sont partagés.

Les compagnies aériennes ont pris des engagements forts, nous l'avons vu précédemment. Nous avons décidé ensemble de l'affectation du surplus de la taxe Chirac au budget de l'AFITF. C'est une nouveauté : pour la première fois, le secteur aérien participe au financement des infrastructures. Le Gouvernement a également pris ses responsabilités en annonçant, lors du deuxième Conseil de défense écologique, l'instauration d'une éco-contribution sur les billets d'avion. Enfin, vous avez voté en première lecture, sur ma proposition, la remise au début de l'année 2020 d'un rapport sur la fiscalité de l'aérien en France intégrant une comparaison avec les autres pays d'Europe.

Il n'est évidemment pas question de désavantager les compagnies françaises, qui supportent déjà une fiscalité assez lourde par rapport à leurs concurrents européens.

Nous disposerons de tous les éléments de réflexion lors de la discussion des prochains projets de lois de finances pour – peut-être – prolonger les engagements forts qui ont déjà été pris à ce jour. Demande de retrait. À défaut, avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous avons déjà eu cette discussion, monsieur Bouillon. J'ajoute aux explications de Mme la rapporteure que le secteur aérien est assujéti à de la fiscalité en France – il verse environ

4 milliards d'euros par an à ce titre. Pour un vol Paris-Nice, qui coûte 90 à 100 euros, les taxes et redevances représentent environ 57 euros. L'éco-contribution mentionnée par Mme la rapporteure et l'affectation du surplus de la taxe Chirac à l'AFITF constituent le cadre de la contribution utile du secteur aérien au financement des infrastructures de transport.

Le 20 octobre se tiendra à Bruxelles un Conseil des ministres des transports dont l'objet est précisément de mettre en musique les divers mécanismes, ETS au niveau européen – système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne – et CORSIA au niveau international – système international de compensation des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation –, qui visent à compenser les émissions d'un secteur par nature très imbriqué à l'échelle internationale. CORSIA associe les acteurs majeurs du secteur, puisque 76 % des émetteurs de CO₂ sont partie prenante de ce système, notamment les Américains et les Chinois, qui sont les plus gros émetteurs.

Les mesures nationales qui ont été votées ainsi que les mécanismes internationaux, qui doivent devenir des réalités tangibles – CORSIA sera mis en service dans le courant de l'année 2020 ou au début de 2021 –, assurent une régulation souhaitable et utile du secteur aérien, lequel, de surcroît, contribuera à hauteur de son dommage à l'environnement.

(L'amendement n° 622 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 623.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement est inspiré du rapport Spinetta. Ce document, qui devait revisiter l'écosystème du transport ferroviaire, comporte des lignes très intéressantes sur la concurrence entre les lignes ferroviaires et aériennes. Il met ainsi en évidence, sur la base d'éléments comptables incontestables, le caractère déloyal de cette concurrence. Cet amendement a pour objet de corriger le désavantage que supporte le transport ferroviaire alors qu'il est bien plus vertueux sur le plan environnemental.

Cet amendement est inspiré par un rapport dont le sérieux ne fait aucun doute. La taxe supplémentaire sur les vols intérieurs qu'il prévoit s'applique uniquement lorsqu'une alternative ferroviaire existe. Cette taxe, d'après nos simulations, représente un coût de 9 à 15 euros par vol.

Au-delà du symbole, nous devons chaque fois que nous en avons l'occasion favoriser le transport ferroviaire, qu'il s'agisse des passagers ou des marchandises. Si nous agissons au nom de la lutte contre le changement climatique et si nous prenons en considération les émissions de gaz à effet de serre, il faut préférer le train à l'avion lorsque le choix est possible.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Cette préférence transparaît largement dans le texte dont nous discutons ici, ainsi que, de manière très concrète, dans les engagements financiers – à cet égard, le chiffre de 3,6 milliards d'euros d'investissements est assez parlant.

S'agissant de la prise en compte de l'empreinte environnementale, préoccupation qui est à mon sens peu ressortie du rapport Spinetta en contrepoint de la logique purement comptable, je partage votre inquiétude et votre vigilance.

Votre proposition pose néanmoins une difficulté de définition : qu'est-ce qu'une « alternative ferroviaire comparable » ? En outre, le rendement de la taxe me paraît relativement incertain.

Je vous renvoie au rapport sur la fiscalité de l'aérien, qui devra être mis en perspective avec les enjeux environnementaux. À ce stade, mon avis est défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je vous livre un chiffre et deux exemples : 75 % du budget des transports est alloué au secteur ferroviaire, marquant ainsi la priorité de notre action politique. Quant aux exemples de concurrence entre le ferroviaire et l'aérien, pour le trajet Paris-Strasbourg, la ligne à grande vitesse a absorbé quasiment l'intégralité du trafic aérien – il n'y a presque plus de vols entre Strasbourg et Roissy. Récemment, la ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux a eu pour effet, dans les six mois suivant sa mise en service, un fort report des passagers de l'aérien. Les Français font assez naturellement le choix du ferroviaire lorsqu'il leur est offert pour une durée et un prix équivalents. Il me paraît toutefois nécessaire de faire cohabiter les deux modes de transport dans le cas d'une correspondance avec un vol international. Faisons confiance à l'intelligence des Français !

(L'amendement n° 623 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n° 320.

M. Paul-André Colombani. Alors qu'il est prévu de vendre Aéroports de Paris, cet amendement, présenté par François Pupponi, vise à affecter une part du produit de la vente à l'AFITF afin de financer les travaux de décrochage du RER D pour le connecter au Grand Paris Express. Une autre part pourrait être utilisée pour prolonger la ligne de Tramway T5 jusqu'au site du Bourget.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Cet amendement est quelque peu hypothétique, puisqu'une procédure référendaire a été engagée. Vous comprendrez donc que mon avis soit défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous avons discuté en commission du contrat de plan État-région – CPER – sur lequel repose le financement du Grand Paris Express.

Vous proposez d'affecter une partie du produit de la cession d'Aéroports de Paris, mais vous n'ignorez pas l'existence d'une procédure de référendum d'initiative partagée. Le Gouvernement s'est engagé à ne pas procéder à la privatisation tant que cette procédure démocratique sera en cours. Pour cette raison, je demande le retrait de l'amendement. À défaut, avis défavorable.

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

M. Paul-André Colombani. Merci, monsieur le secrétaire d'État, de faire la promotion de ce référendum.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Avec plaisir !

M. le président. L'amendement est-il retiré ?

La parole est à M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Il nous est difficile de le retirer, dans la mesure où nous n'en sommes pas les auteurs.

Au-delà d'Aéroports de Paris, se pose une fois de plus la question du mode de financement des grandes infrastructures.

(L'amendement n° 320 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 652.

M. Christophe Bouillon. J'ai bien compris que vous aimez les rapports – vous avez raison. Grâce à l'intervention du député Jean-Baptiste Djebbari lors de la discussion du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, l'Assemblée a obtenu la remise d'un rapport sur les petites lignes. Mme la rapporteure a rappelé à l'instant qu'à son initiative, nous serions destinataires d'un rapport sur la fiscalité de l'aérien.

Cet amendement demande également un rapport sur une idée que je trouve géniale – je le dis d'autant plus facilement qu'elle n'est pas la mienne, mais la vôtre, monsieur le secrétaire d'État : la création d'une société à capital public pour permettre de financer l'AFITF de manière durable en empruntant et en gageant l'emprunt sur la fin des concessions autoroutières. Cette idée est géniale, car elle repose sur la notion de bien commun et de patrimoine. Il n'est pas complètement absurde de recourir à l'emprunt pour doter notre pays du patrimoine que représentent les infrastructures.

Sous la précédente législature, Jean-Paul Chanteguet, qui était président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, avait mené un travail centré exclusivement sur une possible renationalisation des autoroutes. Tel n'est pas l'objet du rapport que demande l'amendement.

Il s'agit ici de savoir si cette idée est réalisable ou non. Quand on a la chance d'avoir une idée comme celle-là, il faut la faire vivre : on serait bien inspiré d'éclairer la représentation nationale à travers un rapport de cette nature.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérange Abba, rapporteure. Cette demande de rapport s'inscrit dans un horizon très lointain : celui de l'extinction des concessions actuellement en vigueur, soit l'horizon de 2032. La question aura alors été largement éclairée, et je suis, comme vous, tout à fait confiante quant au fait que le ministre aura à cœur d'étudier cette option.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous avons eu l'occasion d'évoquer ce sujet au cours des débats de ce matin. Cette proposition comporte plusieurs aspects : la question du financement, que nous avons évoquée, a été résolue par les mesures qui ont été annoncées, rappelées à l'instant par Mme Abba, notamment l'éco-contribution de l'aérien ; la question de la gestion des routes, notamment du réseau non concédé, qui doit être améliorée, est rendue particulièrement ardue par leur vétusté et, partant, la nécessité d'améliorer la sécurité. Tout cela est devant nous, car nous avons aujourd'hui un système en quelque sorte dual, avec d'un côté les autoroutes concédées et de l'autre le réseau routier national. Les concessions des autoroutes – des plus grosses, en tout cas – arrivent à échéance, on l'a dit, à compter de 2031.

Je vous confirme donc que cette triple réflexion, qui porte à la fois sur l'amélioration de la gestion du réseau routier français, concédé ou non concédé, sur l'éventuelle articulation de celle-ci à une forme de décentralisation, et sur la meilleure façon de s'assurer, à terme, que le financement soit bien distribué entre ces différents réseaux structurants, est à l'œuvre au sein des services, et que le ministre que je suis aujourd'hui continuera à suivre ce dossier de très près.

(L'amendement n° 652 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 83 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(L'amendement n° 83, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 146.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'un amendement d'Émilie Bonnavard, qui veut faire reconnaître la montagne dans ce texte de loi. Chacun l'aura compris, c'est une demande récurrente de plusieurs collègues.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérange Abba, rapporteure. C'est un avis récurrent : satisfait.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je demande le retrait de cet amendement, qui est satisfait par l'alinéa 25 qu'a voulu ajouter Mme la rapporteure à l'occasion de la première lecture du texte.

(L'amendement n° 146 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 394 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

(L'amendement n° 394, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 80.

M. Vincent Descoeur. Nous avons déjà évoqué ce débat, et je me doute de l'accueil qui sera réservé à cet amendement. Je voudrais cependant réaffirmer une divergence de vue avec le Gouvernement, après la réponse qui m'a été faite dans la matinée au sujet de ma proposition de donner la priorité, dans les investissements, aux territoires qui souffrent de plusieurs handicaps cumulés. Nous venons d'évoquer les territoires de montagne, mais ma proposition était beaucoup plus large : elle concernait les territoires qui sont par définition éloignés des grandes métropoles et qui ne jouissent pas d'infrastructures modernes.

J'entends bien qu'il est difficile de hiérarchiser, mais afficher le principe que, parmi les investissements qui seront conduits, on pourrait mettre l'accent sur ceux qui visent à combler un retard objectivement constaté serait un bon signe pour ces territoires.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérange Abba, rapporteure. Défavorable, mais j'en profite – même si nous y reviendrons peut-être de manière sporadique d'ici la fin de l'examen de ce titre – pour remer-

cier les députés qui ont eu à cœur, tout au long de l'examen de ce texte, de faire valoir les spécificités de leur territoire. Je demande le retrait de l'amendement – et à défaut, mon avis sera défavorable – parce qu'il est satisfait, me semble-t-il, notamment par l'alinéa 25. Soyez cependant assuré de toute notre attention.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je ne saurais mieux dire.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Malgré ces propos aimables, l'amendement est maintenu.

(L'amendement n° 80 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 450.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'un amendement de Pierre Cordier qui, ayant beaucoup de canaux dans son territoire, redoute l'éventualité d'une dénivellation en masse des canaux français sans aucune négociation. Cet amendement tend ainsi à permettre au moins une réflexion avec les élus locaux.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Nous avons pu, et c'est heureux, nous rassurer en recevant les représentants de Voies navigables de France lors des travaux préparatoires : aucune décision ne sera prise et aucun plan de dénivellation n'est actuellement prévu – Mme Borne nous l'a redit et je m'en assure – par les services de l'État ou par Voies navigables de France – VNF.

Nous en avons reçu l'engagement, toute décision prise dans les mois ou les années à venir concernant d'éventuelles dénivellations serait précédée d'un débat, notamment avec les élus, qui siègent, je le rappelle, au sein des conseils d'administration de VNF. Cette concertation se fera donc si des décisions devaient être prises. Mais l'hypothèse qui a été évoquée par le Conseil d'orientation des infrastructures n'était qu'une hypothèse, et ne fait en aucun cas partie d'un plan national.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je réaffirme d'abord fermement devant vous ce que j'avais dit en commission : il n'y a pas de plan de fermeture de voies navigables par l'État. Pour l'attester, ou, en tout cas, pour mieux vous en convaincre, je signale que nous augmentons le budget de régénération de VNF de 80 à 127 millions d'euros, de manière – c'est un défi, je suis parfaitement d'accord avec vous – à conduire une action résolue pour la régénération de ces canaux qui irriguent notre pays, et notamment l'Est de la France.

(L'amendement n° 450 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 600 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(L'amendement n° 600, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 123 de Mme Émilie Bonnivard est défendu.

(L'amendement n° 123, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 78 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(L'amendement n° 78, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 602.

M. Christophe Bouillon. Je voudrais remercier la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire d'avoir précisé, tout à l'heure, son objectif de permettre au préfet Philizot de nous présenter les conclusions du travail qui lui a été confié et d'en débattre avec nous.

Je remercie aussi M. le secrétaire d'État d'avoir répondu clairement à la question que j'avais posée. Ce n'était pas du tout une mauvaise manière : je voulais simplement être rassuré sur ce point, et savoir quelle était la méthode. Vos propos nous ont rassurés. C'est la raison pour laquelle je vais retirer cet amendement, en attendant, évidemment, la discussion que nous pourrions avoir au sein de la commission du développement durable.

(L'amendement n° 602 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 604 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(L'amendement n° 604, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n° 74, 58 et 17, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 74.

M. Vincent Descoeur. Il propose de flécher, durant les dix prochaines années, des moyens qui seraient exclusivement consacrés à une nouvelle génération de trains de nuit, dont on a compris que tout le monde soutenait l'intérêt.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 58.

Mme Sophie Auconie. Il s'agit, dans le même esprit, de prévoir, dans le cadre de l'augmentation des budgets pour les transports, de flécher les Intercités de nuit, afin d'accroître leur ambition. La renaissance des Intercités de nuit, visant à lutter contre le changement climatique, est déjà lancée en Europe, on l'a dit plusieurs fois, et soutenue par plusieurs pays moteurs, dont l'Autriche, la Suède et l'Allemagne. La France gagnerait donc elle aussi à s'impliquer sans délai pour promouvoir cette mobilité, d'autant plus qu'elle occupe une position centrale en Europe de l'Ouest.

M. le président. L'amendement n° 17 de M. Vincent Rolland est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Sans reprendre toute la discussion de ce matin, je rappelle que, sur les quatre lignes de trains de nuit actuellement en circulation, deux sont conventionnées par l'État, et que Mme la ministre Élisabeth Borne s'est engagée à renouveler les matériels roulants sur ces lignes, qui feront donc l'objet d'une convention avec l'État.

Nous avons aussi parlé ce matin du rapport qui sera rendu, de mémoire, avant le 30 juin 2020, et qui étudiera les modalités de l'amélioration de l'offre de nuit dans toutes les dimensions que vous avez citées sur ces bancs. Je demande donc le retrait de ces amendements.

(Les amendements n^{os} 74, 58 et 17, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 165, 65, 295 et 744, pouvant être soumis à une discussion commune. Les amendements n^{os} 65, 295 et 744 sont identiques.

L'amendement n^o 165 de Mme Genevard est défendu.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n^o 65.

Mme Sophie Auconie. C'est un amendement de mon collègue Guy Bricout, qui rappelle que pour un voyage de jour de plus de trois heures – soit environ 750 kilomètres en TGV –, le train perd en attractivité, alors que le voyage de nuit, même à petite vitesse, permet des déplacements pendant le sommeil, sans perte de temps, et sur des distances deux fois plus longues, de 800 à 1 500 kilomètres. Voilà l'exposé dont nous avons parlé à plusieurs reprises.

Mon collègue Guy Bricout souhaiterait donc que le rapport annexé prévoie une augmentation des budgets pour les transports. Il conviendrait qu'une partie de cette augmentation soit fléchée afin de régénérer l'offre des Intercités de nuit et augmenter leur ambition. L'Allemagne a déjà pris une mesure analogue, que ce soit au profit d'opérateurs publics ou d'autres.

M. le président. L'amendement n^o 295 de M. Vincent Descoeur est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 744.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit d'instaurer une politique concrète de trains de nuit. Chacun ici s'accorde à dire que c'est important. Il faut pour cela que nous ayons des opérateurs – la SNCF, mais pourquoi pas d'autres opérateurs ? –, et c'est à l'État qu'il revient de manifester cette volonté auprès d'opérateurs, afin que nous puissions être efficaces.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béangère Abba, rapporteure. Défavorable, non pas, évidemment, par manque d'intérêt pour les trains de nuit – nous en avons longuement parlé ce matin – mais pour les raisons précédemment évoquées.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je demande le retrait de ces amendements, qui ont déjà fait l'objet d'une longue discussion ce matin. Je le répète, les travaux de régénération sont en cours sur l'ensemble du territoire

français. J'ai évoqué ici les modalités qui permettront de renouveler le matériel roulant sur les deux lignes qui, sur les quatre, sont conventionnées.

Par ailleurs, vous avez raison, monsieur Sermier : les règles de concurrence votées l'année dernière dans le cadre du pacte ferroviaire permettront très certainement d'intéresser de nouveaux opérateurs, qui pourront irriguer notre territoire de nouvelles offres de trains de nuit.

(L'amendement n^o 165 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n^{os} 65, 295 et 744 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 745, 26, 106 et 108, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 745.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit toujours de défendre les trains de nuit. Il faut, en effet, des opérateurs. Mais on pourrait aussi imaginer que l'État prenne l'initiative de nouvelles expérimentations, ce que propose cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n^o 26.

Mme Brigitte Kuster. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir les amendements n^{os} 106 et 108.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit, comme l'a dit mon collègue, de proposer de nouvelles expérimentations. Il est nécessaire que la qualité des trains de nuit soit à la hauteur des attentes des voyageurs ; nous ne sommes plus dans les années 1980 !

Vous avez rappelé à juste titre, monsieur le secrétaire d'État, que deux lignes ont fait l'objet de conventions. De nouvelles expérimentations pourraient intéresser des départements aujourd'hui très éloignés de transports ferroviaires jugés acceptables.

Je prendrai ici le cas précis du Cantal, éloigné de toute ligne à grande vitesse : deux heures et demie après avoir quitté la préfecture, on n'est toujours pas en vue d'une gare TGV...

M. Jean-Marie Sermier. À pied ? *(Sourires.)*

M. Vincent Descoeur. En voiture !

Voilà le type de département qui pourrait agréablement accueillir une expérimentation de train de nuit. Depuis qu'ils ont disparu, ils manquent... Dans un département comme le Cantal, enclavé au sein du Massif central, ce serait la seule manière de rejoindre la capitale sans y consacrer une demi-journée de son activité ! Bien sûr, il y a une ligne aérienne, soutenue par l'État, mais s'agissant du transport ferroviaire, il me semble qu'il serait judicieux de prévoir une expérimentation.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béangère Abba, rapporteure. Ces amendements sont satisfaits : nous avons déjà plusieurs fois évoqué le rapport stratégique qui sera rendu par le Gouvernement sur cette question des trains de nuit. Des expérimentations pourront

prendre place dans le cadre des études stratégiques, et j'invite les élus qui le souhaiteraient à faire connaître d'éventuels projets et propositions.

Par ailleurs, « Intercités » est une marque commerciale : ne décourageons pas d'autres opérateurs potentiels !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous soutenons fermement le développement de nouveaux trains d'équilibre du territoire – TET –, parmi lesquels les trains de nuit ont toute leur place. Avec des voies régénérées et un modèle économique stabilisé, ceux-ci pourront se développer. Nous nous y sommes engagés : ce rapport sera remis au Parlement avant le 30 juin 2020, et dessinera les cadres nécessaires notamment aux expérimentations.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. C'est un débat intéressant ; je constate que chacun y va de sa liste de demandes !

C'est là, certes, un sujet important pour les territoires. N'oublions pas, néanmoins, que l'opérateur national a du mal à trouver son équilibre, et qu'il est confronté à d'immenses défis, notamment de modernisation. On peut tout envisager, et notamment de nouveaux trains de nuit, dans le cadre de conventions avec les collectivités territoriales ; si certaines d'entre elles veulent dégager des moyens pour combler les déficits de certaines lignes, pourquoi ne pas s'engager dans cette voie ?

Mais ne pensons pas que tous les problèmes d'aménagement du territoire seront réglés par le soutien à des systèmes de transport dont on rêve, mais qui sont en réalité peu prisés par nos concitoyens ! Appelons un chat un chat : les trains de nuit, tout le monde en veut, mais rares sont ceux qui les prennent – sinon, ils seraient à l'équilibre...

Je ne suis en rien hostile aux trains de nuit ; l'idée d'une expérimentation, dans le cadre de conventions avec les collectivités territoriales, me paraît bonne. Mais, encore une fois, je suis frappé de l'accumulation des demandes au cours de nos débats ; comment répondre à toutes ? Il en allait d'ailleurs de même pour le financement de nos infrastructures. La commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron, a fait des préconisations ; si nous les appliquons, sans en rajouter, nous aurions déjà fait de grands progrès ! Mais voilà dix ans que l'on regrette le manque d'ambition de nos priorités, sans pour autant lancer les chantiers nécessaires, par manque d'argent – et tout le monde continue d'en redemander, d'en redemander, d'en redemander !

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

(Les amendements n^{os} 745, 26, 106 et 108, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 67 et 95.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n^o 67.

Mme Sophie Auconie. Plusieurs régions autorités organisatrices de transports ont dénoncé l'opacité de certains coûts des prestations du groupe SNCF. Cet amendement exige donc la publication des données de fréquentations et de différents chiffres relatifs à la mobilité de nuit. Cette publi-

cation est nécessaire pour encourager tous les acteurs, dont les collectivités territoriales intéressées, à agir pour relancer les trains de nuit ; pour cela, chacun doit disposer de données fiables.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 95.

M. Vincent Descoeur. Il serait essentiel, en effet, de disposer d'un bilan précis des charges et des recettes d'exploitation des trains de nuit SNCF. Ce serait la meilleure manière d'ouvrir un débat objectif sur les coûts, mais aussi les bénéfices, des trains de nuit. Trop souvent, ceux-ci ont hâtivement été jugés obsolètes par l'opérateur historique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. C'est à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – ARAFER – qu'il appartient de faire la lumière sur ces questions. Par ailleurs, cet amendement ne trouve pas vraiment sa place dans ce titre du projet de loi.

Je propose donc son retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Sophie Auconie. Dommage !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Il est tout à fait souhaitable que le rapport déjà plusieurs fois mentionné, relatif aux trains de nuit, examine de façon exhaustive les coûts d'exploitation. Ces chiffres doivent servir de base pour l'élaboration des différents scénarios d'amélioration de l'offre.

(Les amendements identiques n^{os} 67 et 95 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n^o 291.

Mme Brigitte Kuster. Cet amendement de notre collègue Martial Saddier vise à inciter les régions à favoriser des modes de transport non carbonés et durables « guidés », à savoir le transport par câbles intra-urbain ou valléen, mais aussi le développement des liaisons tram-train inter-urbaines.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. C'est un débat que nous avons déjà eu en première lecture. L'alinéa 63 du rapport annexé prévoit « 600 millions d'euros pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun », dont font partie les liaisons tram-trains et les transports par câble.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Les transports guidés, vous le savez, dépendent principalement des collectivités locales. Ils seront soutenus par l'État dans le cadre du quatrième appel à projets « transports collectifs en site propre », prévu dans la trajectoire financière de l'AFITF et très attendu, vous le savez, dans tous les territoires.

(L'amendement n^o 291 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n^{os} 288, 550 et 743.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 288.

M. Vincent Descoeur. Il est défendu.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 550.

Mme Sophie Auconie. L'alinéa 42 du rapport annexé précise 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 ».

Or il existe deux types de liaisons nationales : les liaisons radiales, ayant pour origine ou destination Paris, et les liaisons transversales, c'est-à-dire de province à province. Sur ces dernières, les temps de parcours en TGV sont longs, notamment parce qu'il n'existe pas de ligne à grande vitesse de bout en bout ; de plus, les TGV ne permettent pas une bonne desserte des villes moyennes et des territoires ruraux, car les arrêts y sont peu nombreux. Nous reparlons donc ici de désenclavement : 80 % de la population métropolitaine habite hors de l'Île-de-France ; la demande d'une amélioration de ces liaisons transversales est donc forte.

C'est pourquoi cet amendement précise que l'étude à venir devra se pencher sur la pertinence des trains de nuit transversaux.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 743.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement insiste en effet sur l'importance des lignes transversales. Tout le monde l'a bien compris, quelles que soient les politiques de transport, tous les chemins mènent à Paris... Il est important aujourd'hui d'améliorer les liaisons de province à province. Les trains de nuit pourraient jouer un rôle. Il n'y aura pas dans les décennies à venir de ligne TGV directe entre Lyon et Nantes ; en revanche, on pourrait imaginer l'expérimentation d'une ligne de train de nuit.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je confirme ici ce qui a été dit en commission : le rapport concernera bien les lignes radiales comme les lignes transversales.

(Les amendements identiques n°s 288, 550 et 743 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Sabine Rubin, pour soutenir l'amendement n° 485.

Mme Sabine Rubin. Cet amendement demande l'abandon du projet Charles-de-Gaulle Express, ce qui serait d'ailleurs cohérent avec l'objectif du Gouvernement d'améliorer les transports du quotidien. Non seulement ce train ne desservira pas les gares de la banlieue nord, mais il empruntera les lignes du RER B, qui sont déjà archi-saturées – je parle en connaissance de cause.

Par ailleurs, le Charles-de-Gaulle Express va mobiliser 2 milliards d'euros pour faire gagner 20 minutes à quelques voyageurs, alors que 1 milliard seulement serait nécessaire pour la rénovation de la ligne du RER B,

empruntée, elle, par 900 000 Franciliens chaque jour. Nous ne comprenons pas l'intérêt de ce projet. Nous en demandons donc l'abandon.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il est défavorable, dans la mesure où le Charles-de-Gaulle Express ne relève pas de la présente programmation. Je laisse le soin à M. le secrétaire d'État de nous rassurer sur les autres aspects.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Madame Rubin, nous divergeons sur l'opportunité même du projet. Je rappelle tout de même qu'il présente un intérêt certain pour l'attractivité de la région capitale. En outre, si l'on s'intéresse, comme vous le faites, à la transition écologique, notons que 56 % de la desserte de l'aéroport se fait aujourd'hui par la route. L'objectif du CDG Express est, bien sûr, d'opérer un report modal important. Enfin, en ce qui concerne le financement, ce projet ne fait pas appel à une contribution publique, puisque ce sont les usagers qui le financent au travers d'une redevance dédiée.

Pour ces trois raisons, je vous suggère de retirer l'amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Je confirme notre soutien à cet amendement. Au risque de déplaire, c'est le type même de projet que nous considérons comme un « aménagement du territoire de classe ». Je souscris à l'argumentaire développé par Mme Rubin. Certes, vous l'avez rappelé, monsieur le secrétaire d'État, le financement du projet est couvert par un autre biais, mais on donne la priorité à ce mode de transport de voyageurs, et cela aura des incidences en matière d'aménagement du territoire. Ce choix relève d'une décision très politique, ce que l'on retrouve d'ailleurs dans d'autres projets de transport publics.

Cela nous pose un problème majeur, car nous savons dans quelles conditions se fait l'essentiel du trafic de voyageurs non seulement en région parisienne – on a donné l'exemple du RER B, indépendamment de la question du financement –, mais aussi dans d'autres métropoles de notre pays.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Je suis un peu étonné par votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. Effectivement, 56 % des personnes qui se rendent à Roissy font le trajet en voiture, mais c'est tout simplement parce que l'on n'a jamais été capable d'organiser les transports en commun pour desservir Roissy. Ceux qui travaillent sur la plateforme aéroportuaire sont obligés de prendre leur voiture, parce qu'il n'y a pas de transport en commun qui fonctionne quand on embauche à 5 heures du matin. Je suis député de l'est du Val-d'Oise, et je puis vous dire qu'il n'existe aucune ligne de transport permettant aux habitants qui vivent à 6 kilomètres de Roissy de s'y rendre pour prendre un avion ou chercher un emploi. Cela fait des années que nous dénonçons cette situation. Vous n'y êtes pour rien, monsieur le secrétaire d'État.

On trouve 2 milliards d'euros pour transporter les passagers étrangers de Roissy à Paris, mais on délaisse les habitants du territoire. Les auteurs de l'amendement vous disent en substance : si vous voulez faire ce projet, occupez-vous aussi des transports du quotidien ! Or il n'y a rien dans le texte à ce sujet. Je propose, par un amendement que nous allons

examiner dans un instant, que nous nous occupions un peu des habitants des territoires alentour. Nous verrons bien quelle sera la position du Gouvernement. On ne peut pas dire : il y a CDG Express, et tant pis pour les habitants !

Enfin, vous dites que ce sont les usagers qui vont payer. Certes, le moment venu, Aéroports de Paris facturera le voyage 40 euros, mais, au début, ce sont ADP et la SNCF qui vont payer, peu ou prou sur fonds publics. On a trouvé 2 milliards pour ADP et l'aéroport de Roissy, mais on n'arrive pas à trouver 1 milliard pour le RER !

(L'amendement n° 485 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Pupponi, pour soutenir l'amendement n° 321.

M. François Pupponi. L'est du Val-d'Oise sera presque la seule région limitrophe de la métropole du Grand Paris à ne disposer d'aucune gare du Grand Paris Express. Peut-être y aura-t-il une gare à Gonesse si le fameux projet EuropaCity voit le jour, mais personne n'est en mesure de dire aujourd'hui si tel sera le cas. La gare du Bourget, en Seine-Saint-Denis, sera située à 5 kilomètres des communes de Sarcelles, Villiers-le-Bel et Arnouville. Or celles-ci croulent sous les chômeurs – 25 % des jeunes de moins de 25 ans y sont au chômage – à côté d'une plateforme aéroportuaire qui crée 5 000 emplois par an, tout simplement parce que l'on n'est pas capable de créer des transports pour s'y rendre.

Ma proposition n'a rien d'extraordinaire, ni de révolutionnaire : inscrire dans ce texte important relatif aux mobilités que les travaux visant à relier la ligne D du RER au Grand Paris Express sont engagés sans retard.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. On ne peut pas présager d'un retard éventuel. J'émet un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. J'entends tout à fait les préoccupations que vous exprimez, monsieur Pupponi. Je note néanmoins que l'État et Île-de-France Mobilités consacrent ensemble 400 millions d'euros à l'amélioration du RER B. Il n'est donc pas tout à fait juste d'affirmer que rien n'est fait pour les transports du quotidien. J'émet un avis défavorable sur l'amendement.

M. le président. La parole est à M. François Pupponi.

M. François Pupponi. Je parlais du RER D, non du RER B, monsieur le secrétaire d'État. La question qui vous est posée est la suivante : pourquoi les habitants de l'est du Val-d'Oise seront-ils les seuls d'Île-de-France à ne pas être connectés à une gare du Grand Paris Express ? Je vous demande donc si vous êtes favorable à l'un de ces deux projets au moins : le prolongement du tramway T5 sur 5 kilomètres, de la gare de Garges-lès-Gonesse à celle du Bourget ; le décrochement de la ligne D du RER jusqu'au RER B, dont il est question depuis vingt-cinq ans. Ne peut-on pas inscrire dans le texte que le Gouvernement est favorable à la création d'une interconnexion entre les lignes B et D du RER afin de connecter les habitants de ces territoires ?

(L'amendement n° 321 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 18 et 110.

L'amendement n° 18 de M. Vincent Rolland est défendu.

La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 110.

Mme Brigitte Kuster. Cet amendement de ma collègue Émilie Bonnard vise à ce que les territoires de montagne soient mentionnés, aux côtés des territoires ruraux, dans le rapport annexé.

(Les amendements identiques n° 18 et 110, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements identiques, n° 94, 119, 326 et 606.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 94.

M. Vincent Descoeur. Il vise à ce que soient pris en compte les travaux de sécurisation rendus nécessaires par certains risques naturels, à savoir les éboulements de terrain ou les chutes de blocs, fréquents sur les routes de montagne.

M. le président. L'amendement n° 119 de Mme Émilie Bonnard est défendu.

La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 326.

Mme Jeanine Dubié. Il s'agit de la dernière série d'amendements présentés par les élus de la montagne. Vous avez pu noter notre constance, notre persévérance, notre détermination, qui sont des qualités de montagnards. Je remercie tous les collègues présents qui ont soutenu ces amendements.

L'alinéa 54 du rapport annexé traite des aménagements ponctuels du réseau routier national pour assurer la sécurité. Nous souhaiterions ajouter, à l'énumération qui y figure, les « travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain ou les chutes de blocs. »

En effet, la montagne, ce n'est pas la ruralité. Certes, elle fait partie, par nature, des territoires ruraux, mais c'est un contexte particulier,...

M. Bruno Millienne, rapporteur. La montagne, ça nous gagne !

Mme Jeanine Dubié. ...avec un climat spécifique et des risques tels que la neige, la pluie, les éboulements. Cette particularité doit être prise en considération. Je vous remercie, madame la rapporteure, d'avoir accepté d'inscrire une fois le mot « montagne » dans le texte, même si nous aurions aimé le faire bien davantage.

M. le président. L'amendement n° 606 de Mme Marie-Noëlle Battistel est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. J'émet moi aussi un avis défavorable, tout en saluant l'opiniâtreté des élus de la montagne.

Mme Brigitte Kuster. Qui n'est guère récompensée !

(Les amendements identiques n^{os} 94, 119, 326 et 606 ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 275 de M. Martial Saddier est défendu.

(L'amendement n^o 275, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 93.

M. Vincent Descoeur. Toujours dans le souci de réduire les inégalités territoriales, nous proposons d'accorder une priorité aux départements dont les chefs-lieux cumulent objectivement des handicaps en matière d'enclavement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. J'ai déjà accepté votre invitation, monsieur Descoeur, à venir m'informer au sujet de la route nationale 122. Je réitère mon engagement à me rendre dans votre circonscription.

M. Vincent Descoeur. Et vous rentrez en train !

M. Jean-Marie Sermier. En train de nuit !

M. le président. L'avis du Gouvernement est défavorable, malgré une intéressante perspective de voyage pour le secrétaire d'État. *(Sourires.)*

M. Vincent Descoeur. Vous pourriez l'accompagner, monsieur le président !

M. le président. Je saisis la balle au bond, monsieur Descoeur : j'accompagnerai volontiers le secrétaire d'État lors de ce déplacement intéressant.

(L'amendement n^o 93 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 90.

M. Vincent Descoeur. Quatre-vingt-dix, cela me rappelle quelque chose...

Par cet amendement, nous proposons de créer des schémas de désenclavement, qui seraient élaborés en lien avec les collectivités locales. Il s'agirait de définir un programme d'investissement dans les départements les plus éloignés des métropoles et qui cumulent des handicaps objectifs. L'idée n'est pas d'ouvrir un débat sur les projets locaux, mais de prendre conscience de certaines inégalités territoriales constatées objectivement.

Vous envisagez de privilégier la régénération du réseau existant, et c'est appréciable, mais on peut considérer que les territoires très éloignés des lignes TGV et non desservis par des routes nationales à deux fois deux voies méritent un traitement particulier, à savoir une programmation au travers d'un schéma de désenclavement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je demande le retrait de l'amendement.

M. le président. Retirez-vous l'amendement, monsieur Descoeur ?

M. Vincent Descoeur. Vous n'y pensez pas ! *(Sourires.)*

(L'amendement n^o 90 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 607 de M. Jean-Louis Bricout est défendu.

(L'amendement n^o 607, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 88 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(L'amendement n^o 88, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n^{os} 327, 609 et 279, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 327 et 609 sont identiques.

L'amendement n^o 327 de M. François-Michel Lambert est défendu.

L'amendement n^o 609 de Mme Marietta Karamanli est également défendu.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n^o 279.

Mme Sophie Auconie. Il s'agit d'un amendement de mon collègue Francis Vercaemer. Nous sommes tous d'accord sur le fait que l'investissement de l'État en faveur des modes actifs de déplacement doit être accentué, afin que ceux-ci soient reconnus comme des modes de déplacement à part entière. Nos objectifs collectifs sont la transition énergétique, la lutte contre le changement climatique et la protection de la santé publique.

Par cet amendement, nous proposons d'augmenter le montant affecté aux appels à projet visant à soutenir les modes actifs de déplacement, notamment le vélo et la marche à pied. Cette augmentation tiendrait compte des impératifs budgétaires liés à l'encadrement des dépenses publiques. Elle donnerait une impulsion supplémentaire significative pour soutenir le développement du secteur économique lié à la pratique du vélo.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cette discussion commune ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous partageons vos préoccupations, mais pour des raisons d'équilibre et de sincérité budgétaires, nous demandons le retrait. Sinon, avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Il est défavorable. Je rappelle que le plan Vélo est doté de 350 millions d'euros, à raison de 50 millions par an, et que 100 millions sont consacrés aux mobilités actives par le biais de la dotation de soutien à l'investissement local. Les projets de transports

en commun en site propre engagés ces dernières années se poursuivent évidemment, même s'il faut un peu de temps pour qu'ils entrent pleinement en vigueur.

Je crois que la dynamique est satisfaisante. L'objectif est de vérifier qu'elle se traduit bien dans les territoires.

(Les amendements identiques n^{os} 327 et 609 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 279 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n^o 328.

M. Bertrand Pancher. Même si les crédits des contrats de plan État-région sont réduits et déjà largement affectés, cet amendement a pour objet de les étendre à d'autres opérations que l'électrification des lignes, comme par exemple la mise à niveau d'infrastructures pour les matériels roulants fonctionnant à l'hydrogène.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérange Abba, rapporteure. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

(L'amendement n^o 328 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n^o 613.

M. Christophe Bouillon. Si vous le permettez, je défendrai en même temps les amendements n^{os} 614 et 615, qui relèvent de la même logique. La question est celle du devenir des voies ferroviaires désaffectées, qui composent aujourd'hui un formidable réseau. Plusieurs aménagements sont possibles, comme le montrent les initiatives prises ici et là, le plus souvent par des collectivités. Ainsi en Seine-Maritime d'anciennes lignes ont-elles été aménagées en avenue verte, que l'on peut emprunter avec des transports doux, comme la marche à pied ou le vélo. Les exemples fourmillent.

Il est question ici à la fois du réseau, puisque ces lignes qui irriguent les territoires offrent des opportunités, et de la nécessité de ne pas fermer irréversiblement toute possibilité de reprise par le train, sans doute dans des conditions différentes. Des exemples existent de lignes désaffectées utilisées pour des modes doux, mais tout en conservant la possibilité de remettre des trains en service.

On peut être amené à fermer des lignes, pour des raisons économiques ou de sécurité, tout en imaginant que demain des performances nouvelles permettront de remettre en question ce choix, ou que de nouveaux usages seront possibles. Il serait donc dommage de condamner ces lignes. Tel est le sens de ces trois amendements, initialement défendus par les sénateurs socialistes.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérange Abba, rapporteure. Nous avons déjà évoqué cette question. Il est difficile, et parfois contre-productif, de s'interdire des projets, quels qu'ils soient. Retrait, ou avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Il est défavorable. Comme vous l'avez bien dit, il faut distinguer les fermetures opérationnelles, liées aux limitations de vitesse, qui visent à garantir la sécurité, et les fermetures administratives, qui peuvent être décidées par les régions souhaitant implanter une voie verte ou toute infrastructure qui leur paraîtra souhaitable. Il faut alors suivre une procédure très précise, faisant intervenir SNCF Réseau, les partenaires et des consultations diverses et variées.

(Les amendements n^{os} 613 et 614 sont retirés.)

(L'amendement n^o 615 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n^{os} 329, 564 et 746, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n^o 329.

M. Bertrand Pancher. Il vise à inscrire dans la loi un objectif de 100 stations d'avitaillement en hydrogène d'ici à 2023, et de 400 à 1 000 stations d'ici à 2028, en cohérence avec le plan de déploiement de l'hydrogène.

Le Gouvernement a fait d'importantes annonces concernant la structuration du réseau de bornes de rechargement électrique, de façon à accompagner le développement de ce système de transport nouveau. Par ailleurs l'hydrogène commence à être proposé par les constructeurs automobiles et à arriver dans nos territoires : il serait bon d'envoyer des signaux forts de soutien à ce mode de transport.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n^o 564.

Mme Sophie Auconie. Il est dans le même esprit. Je suis allée lundi inaugurer les installations de la société PowiDian, qui propose dans ma circonscription des solutions extraordinaires d'autonomie énergétique grâce à l'hydrogène vert. Lundi prochain, j'inaugurerai avec Alain Esnault, président d'intercommunalité, une très belle station hydrogène, également dans ma circonscription.

Il existe des démarches territoriales, des initiatives d'élus locaux, de chefs d'entreprise et d'autres acteurs économiques qui soutiennent des carburants alternatifs tels que l'électricité ou l'hydrogène. Ils participent au développement d'un mix énergétique indispensable dans l'optique de l'arrêt de la commercialisation de véhicules neufs émetteurs de gaz à effet de serre.

Nous le savons tous : même si tout est fait pour réduire le nombre de véhicules utilisant des ressources fossiles, s'il n'y a pas d'alternative, si nous n'incitons pas à en développer, nous ne parviendrons pas à instaurer un mix énergétique. Cet amendement vise donc à accélérer le déploiement concomitant de véhicules zéro émission et des infrastructures de recharge associées, et à donner de la visibilité aux entreprises afin de faciliter leurs investissements dans les technologies des véhicules propres.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 746.

M. Jean-Marie Sermier. Lors de la discussion générale, monsieur le secrétaire d'État, j'ai dit notre désaccord avec votre volonté d'arrêter les moteurs thermiques d'ici à 2040. Nous pensons qu'il faut préférer une écologie encourageante à l'écologie punitive dont nous avons ici un exemple type.

Il n'est pas envisageable d'arrêter les moteurs thermiques sans avoir une alternative concrète. Certes, il y a l'électrique, mais je pense que nous pouvons partager l'idée que le tout électrique est dangereux : si demain tout le parc automobile fonctionnait à l'électricité, nous ne serions pas en capacité d'assurer une production suffisante.

L'hydrogène offre une autre solution, qui fonctionne : on le voit en Corée du Sud ou au Japon, dont les constructeurs sont très efficaces. La France n'a pas pris le train, si j'ose dire, de cette solution technologique il y a une quinzaine d'années, et aujourd'hui nos deux constructeurs nationaux sont à la peine. Nous devons donc les encourager, mais aussi installer un système qui offre une solution pérenne aux utilisateurs de voitures à hydrogène.

Mme Auconie a évoqué une inauguration dans sa circonscription. Pour ma part, j'ai inauguré avec Arnaud Leroy une station à Dole : dans quelques régions nous sommes prêts, mais c'est insuffisant. Il faut qu'une voiture qui part d'Allemagne, où les véhicules à hydrogène sont plus nombreux, en direction de l'Espagne puisse se ravitailler. Nous avons donc besoin d'un plan ambitieux, et celui que nous proposons n'exagère pas puisqu'il nous donne jusqu'à 2028.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous partageons votre souhait d'accompagner le développement de l'hydrogène. Je me permets d'accorder, dans la lignée de vos propos, une pensée à l'agglomération de Chaumont, qui vient d'être retenue par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME – pour la qualité de son projet en la matière.

M. Bertrand Pancher. Ce n'est pas un hasard !

M. Jean-Marie Sermier. Dole aussi !

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous en sommes tous très fiers et nous l'accompagnerons autant qu'il se doit. Pour autant, le déploiement des stations d'avitaillement ne relève pas directement du budget ni du périmètre de l'AFITF, dont nous sommes en train de discuter. Cela relève davantage du Programme d'investissements d'avenir ou des certificats d'économie d'énergie. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. En la matière, le retard relatif du Limousin m'inquiète ! Je suis tout à fait en accord avec les deux objectifs essentiels que sont la structuration urgente de la filière et l'amélioration des capacités de stockage. Les atteindre permettra de verdir notre mix énergétique, ce qui fait partie de la trajectoire de la programmation pluriannuelle de l'énergie – PPE. Les ambitions sont donc partagées, mais introduire ces dispositions dans la LOM serait dépourvu de sens puisque ces questions doivent être gérées dans le cadre de la PPE. Je demande le retrait de ces amendements.

(Les amendements n° 329 et 564 sont retirés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Je ne voudrais pas faire croire que nous ne sommes que quelques députés favorables au développement de l'hydrogène et que vous y seriez opposé ; je le retire de sorte que nous soyons unanimes dans la défense de l'hydrogène.

(L'amendement n° 746 est retiré. – Mme Sophie Auconie applaudit.)

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. J'en ai la larme à l'œil !

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 330.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

(L'amendement n° 330, ayant reçu un avis défavorable de la commission et du Gouvernement, est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 395.

M. Hubert Wulfranc. Nous changeons de sujet en vous proposant la relance de la pratique du wagon isolé, qui permet une desserte fine du dernier kilomètre, afin de s'approcher des PMI et PME, commerçants et grossistes. Il s'agit bien sûr de zones métropolitaines, et la question est en lien avec la discussion sur les zones à faibles émissions que nous avons eue ce matin.

J'ai expliqué que nous étions opposés à l'instauration de ces zones, pour la raison qu'elles impliquent des discriminations à la fois sociales et territoriales : la réalité est que les agglomérations industrielles, qui font vivre les métropoles, sont aussi celles qui accueillent les zones logistiques.

Depuis plusieurs années, la SNCF nous prive des avantages qu'offre le système du wagon isolé en termes à la fois économiques, sociaux et écologiques. On a vu disparaître des zones économiques où existaient des embranchements ferroviaires pour voir aujourd'hui fleurir des véhicules utilitaires qui assument la desserte des derniers kilomètres dans des conditions économiques, sociales et environnementales nettement moins favorables.

Cet amendement du groupe communiste vise donc, au-delà de la défense du fret ferroviaire sur lequel tous s'accordent, à réintroduire la pratique du wagon isolé.

(L'amendement n° 395, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 331 de M. Bertrand Pancher est défendu.

(L'amendement n° 331, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 617 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(L'amendement n° 617, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sabine Rubin, pour soutenir l'amendement n° 486.

Mme Sabine Rubin. Cet amendement demande l'abandon du projet de ligne ferroviaire Lyon-Turin.

M. Vincent Descoeur. Enfin des élus qui font faire des économies...

Mme Sabine Rubin. Pourtant, nous, députés de la France insoumise, accordons un profond intérêt au transport ferroviaire, pour des raisons environnementales. Mais il existe déjà une ligne Lyon-Turin, qui a d'ailleurs été modernisée, pour un coût de 1 milliard d'euros, et qui n'est exploitée qu'à 20 % de ses capacités. D'après l'École polytechnique de Lausanne, seulement 3 millions de tonnes de marchandises sont transportées sur cette ligne, dont les capacités sont évaluées à 15 millions de tonnes. Elle pourrait d'ores et déjà accueillir l'équivalent de 2 000 camions. Quelle serait l'utilité d'une ligne parallèle ?

Par ailleurs, cette nouvelle ligne coûterait 30 milliards d'euros, sans aucune garantie que la contribution de l'Union européenne, déjà révisée à la baisse, atteigne les 40 % prévus. Nous nous interrogeons donc sur la pertinence de cette deuxième ligne et demandons le retrait du projet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Défavorable également.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cette controverse dure depuis très longtemps, et il serait intéressant de savoir s'il y a du nouveau du côté de l'Italie.

Le trafic entre la France et l'Italie diminue, les investissements en cause sont considérables, des lignes de substitution existent. Jusqu'à présent, France et Italie jouaient à « je te tiens, tu me tiens par la barbichette », chacune considérant que c'était l'autre qui désirait le plus la ligne et attendant qu'elle la finance en premier. Maintenant, les retards sont considérables et l'on n'est pas sûr de finir par trouver les moyens nécessaires.

Cela n'a échappé à personne : le gouvernement italien a changé. Il est dirigé par une formation politique, le Mouvement 5 étoiles, qui est profondément hostile au projet de Lyon-Turin. Cela semble régler les choses du côté italien. Alors avez-vous des éléments nouveaux à nous communiquer ? Car, compte tenu des sommes en jeu et de l'ampleur de la controverse, nous pourrions nous diriger vers un énorme scandale. Progressivement, les dépenses s'accumulent, alors que l'on ne sait pas si ce projet sera mené à bien un jour.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je rencontrerai mon homologue italienne dans les prochaines semaines. Je crois savoir, par ses déclarations récentes, qu'elle est favorable au projet.

M. le président. La parole est à Mme Sabine Rubin.

Mme Sabine Rubin. Monsieur le secrétaire d'État, vous êtes défavorable à cet amendement, mais donnez très peu de précisions. La question demeure : qu'est-ce qui, à l'heure actuelle, du côté français, justifie le maintien de ce projet de deuxième ligne qui coûte 30 milliards ?

M. Vincent Descoeur. Le besoin de se déplacer.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. En plus des raisons développées au cours des très nombreuses heures de discussion que nous avons eues en commission et dans l'hémicycle, ce projet se justifie notamment par le fait qu'il permettra un report modal. Un parallèle entre deux chiffres pourra sinon vous convaincre, du moins vous interpeller : 80 % des échanges entre la Suisse et l'Italie passent par le rail, contre seulement 8 % entre la France et l'Italie. Ce projet de ligne est pertinent parce qu'il permettra un report vers le ferroviaire.

(L'amendement n° 486 n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements n°s 618 et 619 de Mme Valérie Rabault sont défendus.

(Les amendements n°s 618 et 619, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 89.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à remplacer le deuxième scénario d'investissement du Conseil d'orientation des infrastructures par le troisième, plus ambitieux. J'ai déjà eu l'occasion d'expliquer longuement pourquoi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Cher collègue, je vous le dis pour la dernière fois au cours de cette lecture : même si c'est à regret, nous ne pouvons être favorables au scénario 3, pour des raisons de sincérité budgétaire et de programmation. Avis défavorable.

(L'amendement n° 89, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 1^{er} A est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures cinquante, est reprise à dix-sept heures.)

M. le président. La séance est reprise.

Article 1^{er} B

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 29 et 620, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 29.

M. Vincent Descoeur. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 620.

M. Christophe Bouillon. Il est défendu également.

(Les amendements n°s 29 et 620, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(L'article 1^{er} B est adopté.)

Article 1^{er} C

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 31.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à pérenniser le Conseil d'orientation des infrastructures et à préciser son rôle.

(L'amendement n° 31, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n°s 30, 63 et 629.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 30.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement porte sur la composition du Conseil d'orientation et la présence de représentants des régions.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 63.

Mme Brigitte Kuster. Cet amendement de Mme Bonnivard revient effectivement sur la composition définie par le Sénat, qui comprenait trois députés et sénateurs, afin d'y ajouter trois représentants des régions.

M. le président. L'amendement n° 629 de Mme Valérie Rabault est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Comme le confirme la loi du 3 août 2018 visant à garantir la présence des parlementaires dans certains organismes extérieurs au Parlement, les seuls membres desdits organismes devant figurer dans la loi sont les parlementaires. En conséquence, le reste de la composition du COI est renvoyé à un décret, comme nous l'avons déjà indiqué précédemment.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. J'approuve pleinement le propos de Mme la rapporteure. Je précise que dans l'esprit du Gouvernement, il doit évidemment être fait une large place aux collectivités, dont les régions, au sein du Conseil d'orientation des infrastructures, qui a joué et jouera un rôle utile.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster.

Mme Brigitte Kuster. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de l'attention accordée à notre demande. Faut-il en déduire que le décret la satisfera ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je n'entrerai pas dans le détail du décret puisqu'il n'est pas encore rédigé mais, dans l'esprit du Gouvernement, une large place doit y être réservée aux représentants des collectivités. En outre, le décret sera établi après concertation avec les différentes parties prenantes et associations concernées.

(Les amendements identiques n°s 30, 63 et 629 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 671.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de Mme Lacroute vise à inclure dans la composition du COI des représentants des autorités organisatrices de la mobilité.

(L'amendement n° 671, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 75.

Mme Sophie Auconie. Trois députés et trois sénateurs seront associés avec voix consultative à la gouvernance du COI. L'amendement n° 75 de Guy Bricout vise, compte tenu du rôle des régions en matière de financement des infrastructures de transport, à préciser dans la loi que le Conseil comprendra également trois représentants des régions et, avec voix consultative, des représentants de groupements professionnels intéressés par les infrastructures de transport.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis : dans le même esprit que précédemment, c'est bien le décret qui précisera la composition du Conseil d'orientation des infrastructures, étant entendu que nous tiendrons compte des préoccupations que vous formulez.

Mme Sophie Auconie. J'en prends acte !

(L'amendement n° 75 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 630 de Mme Valérie Rabault est défendu.

(L'amendement n° 630, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 632 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe est défendu.

(L'amendement n° 632, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 563.

Mme Sophie Auconie. Voici un amendement important. Il vise à préciser que les parlementaires qui siégeront au COI seront issus de groupes politiques différents, notamment de groupes d'opposition, ce qui n'est pas le cas actuellement puisque tous les députés siégeant au COI sont issus de la majorité LaREM. Par cet amendement, je propose de donner une véritable valeur ajoutée à cette instance. Comme le disait Paul Valéry, un homme seul est toujours en mauvaise compagnie.

M. Bertrand Pancher. Où sont les femmes ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il appartient à chaque assemblée de désigner les parlementaires qui siègent dans ce type d'organismes. Je propose donc le retrait de l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis.
(*L'amendement n° 563 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 446.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de M. Cordier fait écho à un précédent amendement. Compte tenu de la réponse qu'y avait apportée le secrétaire d'État et de la décision de Voies navigables de France, je le retire.

(*L'amendement n° 446 est retiré.*)

M. le président. L'amendement n° 32 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(*L'amendement n° 32, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 661 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(*L'amendement n° 661, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 33.

M. Vincent Descoeur. Pour garantir la sincérité budgétaire sur laquelle doit naturellement reposer la programmation des investissements, il est proposé que le Parlement puisse, à partir d'un bilan annuel, ajuster la programmation pluriannuelle de l'État dans les transports.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérange Abba, rapporteure. Cet amendement est en contradiction avec le III de l'article, qui prévoit une première actualisation de la programmation au plus tard le 30 juin 2023, puis tous les cinq ans. D'autre part, comme nous l'avons déjà rappelé, le Parlement conserve le pouvoir de modifier les crédits alloués aux infrastructures lors de chaque discussion budgétaire. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Dans le même ordre d'idées, ces investissements souvent lourds requièrent une visibilité pluriannuelle, laquelle est précisément l'objet de la loi de programmation. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. En effet, l'amendement entre en contradiction avec l'article : c'est volontaire ! L'idée est de ne pas attendre 2023 pour s'assurer de la sincérité de la programmation et du financement effectif des investissements. À preuve, le budget de l'AFITF connaît de nombreuses fluctuations et mériterait que nous puissions faire régulièrement le point.

(*L'amendement n° 33 n'est pas adopté.*)

(*L'article 1^{er} C est adopté.*)

Article 1^{er} DA

(*L'article 1^{er} DA est adopté.*)

Article 1^{er} EA

(*L'article 1^{er} EA est adopté.*)

Article 1^{er} E

M. le président. Les amendements identiques n°s 35 de M. Vincent Descoeur, 86 de Mme Emmanuelle Anthoine et 635 de Mme Marie-Noël Battistel sont défendus.

(*Les amendements identiques n°s 35, 86 et 635, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.*)

Article 1^{er} F

(*L'article 1^{er} F est adopté.*)

Article 31

M. le président. Nous en venons à l'article 31.

La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 109.

Mme Brigitte Kuster. Cet amendement de Mme Anthoine rétablit des dispositions introduites par le Sénat proposant l'installation de caméras sur les véhicules de transports publics, afin d'analyser a posteriori les causes d'accidents et, dès lors, de prendre des mesures destinées à prévenir ce type d'incident ou d'accident. Cela permettrait de se conformer, entre autres, aux préconisations du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre. Il convient de rétablir cette possibilité, qui pourrait faire progresser la sécurité routière.

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

Mme Zivka Park, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il est défavorable. En effet, l'usage de caméras sur les véhicules de transports en commun, qui filmeraient l'ensemble de la chaussée et de ses abords, n'est ni nécessaire, ni proportionné aux objectifs d'amélioration de la connaissance de l'accidentologie, de formation et de pédagogie qui avaient été assignés à ce dispositif par le Sénat en première lecture. En outre, il constituerait une atteinte trop importante aux libertés individuelles.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je suis d'accord avec la rapporteure Zivka Park, dont je salue au passage l'arrivée. Son exposé est très complet. Je demande le retrait de cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster.

Mme Brigitte Kuster. J'entends la première partie de l'argument de la rapporteure : il faut cibler l'utilisation du dispositif, et ma collègue ne souhaitait aucunement une généralisation. Cependant, je déplore le recours systématique

à l'argument de protection des libertés publiques. L'analyse des bandes vidéos pour des faits précis – agression ou accident – ne me semble pas porter atteinte aux libertés publiques : elle vise à fournir des réponses à une question posée.

(L'amendement n° 109 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 111.

Mme Brigitte Kuster. Également déposé par Emmanuelle Anthoine, il vise à supprimer deux alinéas qui introduisent la possibilité d'expérimenter la désintermédiation de l'attribution des places d'examen pratique du permis de conduire et prévoient, le cas échéant, sa généralisation par voie d'ordonnance. Ils font peser un risque important sur les auto-écoles qui sont, entre autres choses, chargées d'attribuer les places d'examen pratique du permis de conduire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. La désintermédiation est un principe proposé par notre collègue Françoise Dumas dans le rapport qu'elle a remis au Premier ministre, et qui a permis d'enrichir le projet de loi en première lecture. Elle doit permettre une meilleure répartition des places d'examen en rapprochant l'offre et la demande. Elle augmente la liberté des candidats et leur permet de choisir la date et le créneau horaire de l'examen parmi les disponibilités proposées. Les candidats peuvent donc planifier leur formation en conséquence, et se présenter avec les meilleures chances de succès.

Par ailleurs, si certains peuvent craindre une mise à l'écart des moniteurs d'auto-écoles, je rappelle que les candidats pourront toujours demander à leur auto-école de les inscrire à l'examen ; si un moniteur indique à son élève qu'il ne le juge pas prêt à passer l'examen, j'espère que le candidat saura l'écouter. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Ces mesures suivent les annonces faites par le Premier ministre lors de son déplacement en Charente, en mai dernier. L'objectif est d'obtenir un permis moins cher et dans des délais plus rapides. L'encadrement du dispositif par cet article me semble de nature à satisfaire cet objectif.

(L'amendement n° 111 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 741.

M. Jean-Marie Sermier. On constate que le nombre de candidats libres au permis de conduire a augmenté de 400 %. Plusieurs expérimentations ont été décidées, mais des places d'examen sont parfois attribuées dans des départements où il n'y en a pas besoin, alors que d'autres départements, en grande difficulté, n'en ont aucune. Il faudrait donc permettre une modulation en fonction du nombre de candidats libres dans chaque département.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Les départements retenus pour l'expérimentation sont représentatifs des différentes configurations qui peuvent exister en France : c'est l'objectif du panel. Choisir des cas très particuliers pour tester le dispositif pourrait, à mon sens, fausser les résultats. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous avons déjà eu cette discussion en commission. Avis défavorable également.

(L'amendement n° 741 n'est pas adopté.)

(L'article 31 est adopté.)

Articles 31 bis A à 31 bis C

(Les articles 31 bis A, 31 bis B et 31 bis C sont successivement adoptés.)

Article 31 bis D

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 112.

Mme Brigitte Kuster. Il concerne le repos hebdomadaire des conducteurs routiers de poids lourds. En effet, pour des raisons évidentes de dignité humaine et d'hygiène, il leur est interdit de loger en cabine. L'espace de couchage prévu dans les véhicules ayant un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes étant encore plus exigü, il convient de leur étendre cette interdiction.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Il est défavorable, car cet amendement a été satisfait en première lecture par l'adoption d'un amendement de Damien Pichereau. La rédaction du troisième alinéa de l'article 31 bis D prévoit ainsi que « L'employeur assure au conducteur d'un véhicule n'excédant pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes, utilisé pour une opération de transport routier suffisamment éloignée du centre opérationnel de l'entreprise pour que le conducteur ne puisse y retourner à la fin de sa journée de travail, des conditions d'hébergement, hors du véhicule, compatibles avec la dignité humaine ».

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même argumentation, même avis. J'en profite pour saluer le travail de M. Damien Pichereau qui, depuis vingt-quatre mois maintenant, œuvre inlassablement pour les conditions sociales des travailleurs utilisant des véhicules utilitaires légers, tant au niveau national qu'au niveau européen, où il a porté une proposition de résolution. *(M. Jean-Claude Leclercq applaudit.)*

(L'amendement n° 112 n'est pas adopté.)

(L'article 31 bis D est adopté.)

Article 31 bis E

(L'article 31 bis E est adopté.)

Article 31 bis

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements identiques, n°s 69, 113, 568 et 742, visant à rétablir cet article.

L'amendement n° 69 de M. Vincent Descoeur est défendu.

La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 113.

Mme Brigitte Kuster. Déposé par Mme Emmanuelle Anthoine, cet amendement reprend une disposition introduite par le Sénat et supprimée par la commission du développement durable. Il vise à clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets pour l'exercice de l'enseignement de la conduite. En effet, l'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral, qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires pour dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires, dont vous connaissez la portée et l'importance.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 568.

Mme Sophie Auconie. Il vise à rétablir l'article 31 bis, afin de clarifier un flou juridique lié à la portée de l'agrément délivré par les préfets pour l'enseignement de la conduite. L'exploitation d'une école de conduite à titre onéreux est soumise à la délivrance d'un agrément préfectoral, qui protège l'élève en lui garantissant que l'exploitant dispose des moyens humains et matériels nécessaires pour dispenser les formations répondant aux exigences réglementaires. Parce qu'elles délivrent l'agrément et qu'elles disposent des pouvoirs de contrôle sur leur territoire, les préfetures sont les seules à-mêmes d'assurer le respect de ces obligations légales. Il convient donc de s'assurer que la loi précise que l'agrément délivré est de portée départementale : toute autre solution rendrait de facto toute volonté de contrôle inopérante, et nierait l'intérêt pédagogique du local.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 742.

M. Jean-Marie Sermier. Il a été très bien présenté par mes collègues. Son objectif est d'assurer un ancrage territorial des écoles de conduite. En effet, il faut assurer leur présence sur tout le territoire – si l'agrément n'est plus départemental mais national, une concurrence s'installera avec d'autres possibilités de formation à bas coût, risquant de faire disparaître des auto-écoles dans les zones les moins denses. Par ailleurs, et bien que le code de la route s'applique naturellement à tout le pays, l'on apprend les choses un peu différemment selon que l'on habite en zone rurale ou en zone urbaine, en montagne ou en plaine. Il est important que les jeunes conducteurs puissent apprendre les spécificités des territoires où ils vont conduire en premier lieu ; au fil de la conduite, ils prendront ensuite l'ensemble des chemins...

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Ces amendements visent à réintroduire le principe d'un agrément départemental des auto-écoles, inséré au Sénat et supprimé par la commission de l'Assemblée en première lecture. Nous avons eu à ce sujet de longs et très intéressants échanges. Je suis très sensible aux différents arguments qui viennent d'être développés, mais je pense néanmoins que la restriction de la portée territoriale de l'agrément des auto-écoles pose de nombreux problèmes pratiques.

Ainsi, elle restreint l'activité des établissements agréés au seul département du lieu d'implantation en les empêchant d'étendre les enseignements pour varier les parcours de formation pratique. Elle impose aussi à un exploitant

désireux d'ouvrir d'autres établissements dans d'autres départements d'en faire la demande pour chaque nouvel établissement à chaque préfet compétent, ce qui renforce la complexité administrative.

Enfin, elle va à l'encontre de la dynamique créée par la loi de 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, qui permet aux candidats de conclure des contrats de formation avec des écoles de conduite à distance et non plus obligatoirement implantées dans un local. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Rappelons que l'agrément est bien délivré par le préfet du département et que la portée départementale est garantie. Il s'agit plutôt, d'après les débats que nous avons eus en commission, de garantir que le contrôle de toutes les auto-écoles est bien assuré, qu'elles soient en ligne ou en site physique. C'est ce contrôle que nous contribuons actuellement à développer au sein du ministère.

Demande de retrait. À défaut, avis défavorable.

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

M. Christophe Bouillon. Nous soutiendrons ces amendements, parce que l'agrément départemental répond aussi à un besoin de qualité dans le contrôle.

Vous avez évoqué les auto-écoles en ligne. L'actualité nous a donné de nombreux exemples d'escroquerie en la matière. De nombreux jeunes ont été trompés par des publicités mensongères et les médias s'en sont fait l'écho.

Un contrôle doit s'exercer à l'échelle du département pour apporter des garanties supplémentaires. Monsieur le secrétaire d'État, je ne sous-estime pas votre volonté d'effectuer des contrôles mais force est de constater qu'ils ne fonctionnent pas très bien.

La proximité encourage aussi la confiance. Quand on a un rapport de proximité avec les nombreuses auto-écoles qui irriguent nos territoires, les escroqueries et les dysfonctionnements sont très vite connus. Le bouche-à-oreille peut faire ou défaire une réputation. J'insiste donc sur le fait que l'agrément départemental est vraiment une assurance.

Au passage, je reviens, comme l'a fait Jean-Marie Sermier plus tôt, sur le manque criant d'inspecteurs dans certains départements. En Seine-Maritime, ce manque retarde l'examen du permis de conduire et met en difficulté de nombreuses personnes, jeunes et moins jeunes, pour lesquelles l'obtention du permis est essentielle afin de trouver un stage, une formation ou un emploi.

Monsieur le secrétaire d'État, j'insiste auprès de vous : usez de vos pouvoirs afin que nous disposions d'un nombre suffisant d'inspecteurs pour que les examens puissent se tenir dans des délais raisonnables. Il y a aujourd'hui plusieurs mois d'attente ! Or le permis de conduire représente une charge importante pour de nombreux jeunes, qui le considèrent comme un investissement d'avenir. Souvent, ils le passent dans la perspective de quitter le territoire pour aller faire leurs études. Ces retards, ces longs délais leur perturbent la vie. Je suppose que vous êtes très sensible à genre d'arguments.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Absolument !

(Les amendements identiques n° 69, 113, 568 et 742 ne sont pas adoptés et l'article demeure supprimé.)

Articles 31 ter A à 31 quinquies

(Les articles 31 ter A, 31 ter, 31 quater et 31 quinquies sont successivement adoptés.)

Article 31 sexies A

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 50.

Mme Sophie Auconie. Cet amendement de Guy Bricout vise à lutter contre le trafic de stupéfiants ou de produits frauduleusement importés comme le tabac ou l'alcool, en renforçant le contrôle des voyageurs qui empruntent de plus en plus les bus internationaux.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Il me semble que l'alinéa 2 de l'article satisfait votre demande concernant l'étiquetage des bagages. Quant à l'enregistrement préalable, sur présentation d'une pièce d'identité, du titre de voyage, je considère que cette mesure risque de générer des formalités administratives excessives. Il est nécessaire de mener une concertation plus approfondie avec les acteurs du secteur avant de légiférer. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Le Gouvernement est évidemment sensible à ces sujets concernant la sécurité mais le système que vous proposez reviendrait à rehausser le dispositif à la hauteur de celui qui prévaut dans le transport aérien, ce qui ne paraît ni nécessaire ni souhaitable en l'état. Demande de retrait.

(L'amendement n° 50 n'est pas adopté.)

(L'article 31 sexies A est adopté.)

Articles 31 sexies B à 32

(Les articles 31 sexies B, 31 sexies et 32 sont successivement adoptés.)

Article 32 ter

M. le président. L'amendement n° 529 rectifié de Mme Zivka Park est de précision.

(L'amendement n° 529 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 32 ter, amendé, est adopté.)

Article 32 quater

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n° 531.

Mme Zivka Park, rapporteure. Le présent amendement précise la rédaction de l'alinéa 5 pour qu'il puisse rester applicable même si le plan grand froid changeait de nom.

(L'amendement n° 531, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 32 quater, amendé, est adopté.)

Articles 32 quinquies A à 32 sexies

(Les articles 32 quinquies A, 32 quinquies B, 32 quinquies, 32 sexies A et 32 sexies sont successivement adoptés.)

Article 33

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 85 et 214.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 85.

Mme Sophie Auconie. Cet amendement, signé par de nombreux députés élus dans des circonscriptions frontalières, vise à clarifier les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté.

Il s'agit ici d'offrir à ces opérateurs le choix de faire appel à leurs services internes de sûreté, lorsqu'ils existent, ou encore de faire appel à une entreprise de sécurité privée.

L'objectif de cet amendement est ainsi de clarifier la possibilité pour les opérateurs de transport de recourir à ce type de services privés pour effectuer les missions de sûreté sur les réseaux qu'ils exploitent.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 214.

Mme Brigitte Kuster. Cet amendement de Martial Saddier vise à clarifier les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté. Il s'agit ici de leur offrir le choix de faire appel à leurs services internes de sûreté lorsqu'ils existent, ou encore de faire appel à une entreprise de sécurité privée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Avis défavorable. Les agents des sociétés de sécurité privée ne sont pas assermentés et il ne convient pas de les rajouter à la liste des personnes chargées de dresser des procès-verbaux, qui figure à l'article L.2241-1 du code des transports.

(Les amendements identiques n° 85 et 214, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 698 de Mme Valérie Lacroute est défendu.

(L'amendement n° 698, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 33 est adopté.)

Article 33 bis AA

M. le président. L'amendement n° 586 de M. Michel Vialay est défendu.

(L'amendement n° 586, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 33 bis AA est adopté.)

Article 33 bis A

(L'article 33 bis A est adopté.)

Article 33 ter

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour soutenir l'amendement n° 213.

Mme Brigitte Kuster. Cet amendement de Martial Saddier tend à exclure de l'obligation d'être muni d'un dispositif de signalement des passages à niveau les véhicules des services urbains, qui ne franchissent pas ou très peu de passages à niveau dans leurs trajets réguliers. L'équipement des 26 000 autobus affectés à des services urbains serait inutile et très coûteux pour les autorités organisatrices de la mobilité qui ne disposent pas de passages à niveau dans leur ressort territorial.

Cet amendement de bon sens permettrait de faire quelques économies. J'espère qu'après la succession de refus que vous nous avez opposés, il recevra votre attention bienveillante, monsieur le secrétaire d'État.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Pour ma part, je suis toujours bienveillante, chère collègue, mais en première lecture, nous avons déjà beaucoup assoupli le dispositif proposé par les sénateurs. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Madame la députée, votre amendement est satisfait dans la mesure où les services urbains sont des services régulés qui sont d'ores et déjà exclus de la rédaction actuelle. C'est pourquoi je demande le retrait de votre amendement.

M. le président. La parole est à Mme Brigitte Kuster.

Mme Brigitte Kuster. Je préfère la réponse du secrétaire d'État à celle de la rapporteure : ce n'est pas parce qu'il y a déjà eu un assouplissement que vous refusez cette disposition, mais parce qu'elle existe déjà. C'est logique : sinon, cela reviendrait à équiper de pneus neige les autobus du sud de la France !

Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, pour cette précision et je retire l'amendement.

(L'amendement n° 213 est retiré.)

(L'article 33 ter est adopté.)

Articles 33 quater à 33 sexies

(Les articles 33 quater, 33 quinquies et 33 sexies sont successivement adoptés.)

Article 34 bis A

M. le président. L'amendement n° 526 de Mme Zivka Park est de clarification.

(L'amendement n° 526, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 527 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

(L'amendement n° 527, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 34 bis A, amendé, est adopté.)

Article 34 bis

M. le président. La commission a supprimé l'article 34 bis. Je suis saisi de trois amendements, n°s 132, 148 et 149, tendant à le rétablir.

L'amendement n° 132 de Mme Émilie Bonnavard est défendu.

Les amendements n°s 148 et 149 de M. Martial Saddier le sont également.

Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Défavorable. M. le secrétaire d'État a déjà indiqué qu'un rescrit fiscal était en cours d'élaboration, qui permettrait d'atteindre les mêmes objectifs avec un dispositif plus adéquat.

(Les amendements n°s 132, 148 et 149, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Article 34 ter

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n° 528.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il vise à supprimer l'article.

(L'amendement n° 528, accepté par le Gouvernement, est adopté et l'article 34 ter est supprimé.)

Articles 34 quater à 35 bis

(Les articles 34 quater, 35, 35 bis A et 35 bis sont successivement adoptés.)

Article 36

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon.

M. Jean-Luc Mélenchon. J'avais prévu de m'exprimer sur les articles 38 et 39, mais je souhaite intervenir dès cet article 36 qui concerne un canal à grand gabarit dont je ne peux m'empêcher de parler.

Il s'agit d'un projet pharaonique. Après tout, pourquoi pas ? Creuser des trous, construire des canaux font partie des activités humaines. Cela dit, de nos jours, il vaut mieux se méfier des projets pharaoniques et y regarder à deux fois avant de les lancer ! Autrefois, on ne se souciait pas de ce qu'il y avait sur le parcours d'un grand chantier, on renvoyait la question à plus tard – je peux le dire car j'y étais, ce qui n'est pas le cas de tout le monde. Mais en l'occurrence, la construction du canal Seine-Nord Europe constituerait un saccage écologique et c'est l'une des raisons pour lesquelles

nous rejetons cet article. Nous le rejetons également car il habilite le Gouvernement à prendre des ordonnances, et que nous n'aimons pas cela.

Mais c'est surtout un autre point que je souhaite évoquer – si je ne le fais pas, personne ne le fera. J'ai l'habitude de parler de ce projet avec quelques-uns de mes amis. Le canal Seine-Nord Europe est contraire à l'intérêt national et à notre conception des transports du futur. En effet, réaliser ce canal reviendra à contourner Le Havre, donc à faire de Rotterdam le grand port européen à partir duquel les marchandises arrivent sur le continent.

Premier inconvénient : Rotterdam n'est pas en France. Certes, ce port se trouve en Europe, mais ne passons pas à côté de la question ! Je le répète : en construisant le canal Seine-Nord Europe, nous inciterons les navires à contourner Le Havre, grand port français, qui peut nous permettre de nous dispenser de Rotterdam.

L'augmentation de l'attractivité du port de Rotterdam emportera une deuxième conséquence : toutes les marchandises qui transitent par le canal de Suez et entrent en Méditerranée feront le tour complet du continent européen pour atteindre Rotterdam, via la Manche. Les marchandises destinées à Marseille,...

M. Jean-Marc Zulesi. Vous vous intéressez à Marseille, maintenant ?

M. Jean-Luc Mélenchon. ...au sud du pays ou à l'Italie seront débarquées à Rotterdam. Cela augmentera le volume du transport routier, ce à quoi je suis opposé. Nous devons trouver le moyen, d'une manière ou d'une autre, que l'on cesse de contourner toute la France et l'Espagne pour livrer des marchandises qui devront revenir en France, et parfois même dans le sud de la France ou en Italie. Nous devons couper cette route, ou du moins la rendre plus pénible – en tout cas, pas la faciliter ni accroître sa fréquentation.

En outre, les Français ont quelque chose à proposer que d'autres n'ont pas forcément. Dans la zone du port fluvial de commerce de la Drôme, que l'on appelle « port de Valence », convergent le réseau de chemin de fer, l'autoroute et, si mes souvenirs sont bons, un canal. Le chemin de fer est même relié à une énorme plateforme de tri, une gare de triage. Tout cela est laissé à l'abandon. C'est une erreur totale ! Mes collègues prétendent que cela ne se dit pas, mais si : l'intérêt national et l'intérêt écologique, cela existe !

Nous devons restreindre la capacité des grandes structures à accueillir des quantités de plus en plus déraisonnables de marchandises, qui ensuite sont redirigées vers des régions où elles pourraient arriver d'une tout autre manière.

J'en viens à mon dernier argument – et je demande, là encore, que l'on s'y arrête quelques instants, même si cela ne rejoint pas complètement l'actualité. Depuis que les glaces du pôle fondent, une route maritime est en train de s'ouvrir, provoquant d'ores et déjà des querelles sur la propriété de ce qui se trouve sous l'eau, querelles territoriales entre la Russie, le Danemark et les États-Unis d'Amérique notamment. Nous, Français, restons en retrait, mais si nous nous penchions vraiment sur la question, nous pourrions nous en mêler.

L'ouverture de cette nouvelle route emporte une conséquence : l'un des critères du transport maritime est en train de sauter. Autrefois, le seul critère existant était la largeur d'un bateau, pas la longueur. Je ne sais pas si vous avez eu

cette occasion, mais j'ai pu voir une fois un navire de 350 mètres de long ! Il n'y a pas de limite, on peut faire flotter ce qu'on veut, du moment qu'on a les bons architectes et les bons ingénieurs ! Bref, dès lors que s'ouvre une route passant par le Nord, le critère de la largeur n'intervient plus, parce qu'on n'a plus à tenir compte de la largeur du canal de Suez ou du canal de Panama. Seul le critère de la longueur demeure. Et, la contrainte de la largeur disparaissant, on pourra transporter des quantités de plus en plus importantes sur des navires de plus en plus grands.

Le transport maritime représente déjà 90 % du transport international. Je ne vous parle pas là de quantités résiduelles, ou d'un moyen parmi d'autres de transporter des marchandises : le transport essentiel du commerce mondial, ce sont les voies maritimes ! Or ce ne sont pas les voies les moins polluantes, tant pour l'eau, même si les gens pensent souvent que la mer est infinie et qu'elle épongera tout ce que l'on y jette, que pour l'air, même si bien sûr nous faisons de très gros progrès, nous autres Français en particulier, sur les moteurs et sur les modes de propulsion – ce sont des techniques que nous maîtrisons.

Je dis tout cela pour refuser cette hypocrisie qui pousse à ne rien dire, ou à faire comme si le canal Seine-Nord Europe allait de soi. Non, il ne va pas de soi ! Je le dis comme je le pense : il n'est pas utile au regard des défis de notre époque, et il coûte beaucoup trop cher alors que nous avons besoin de beaucoup d'argent pour alimenter le réseau « secondaire » – entre guillemets – des canaux en France. Surtout, pendant que nous réalisons ce projet, nous ne faisons pas le reste – nous ne modifions pas l'écluse qui sépare la Seine du port du Havre, ce qui nous permettrait de faire entrer par le port du Havre des quantités de marchandises considérables qui feraient du Havre le port de Paris.

Ce serait notre intérêt bien compris. Notre pays est un grand consommateur de marchandises importées. Nous sommes, souvenons-nous-en, la deuxième économie de l'Union européenne, et nous avons à notre porte ses troisième et quatrième économies, à savoir l'Italie et l'Espagne. Jusqu'à une date récente, avant que nous ne fassions entrer d'un coup dix pays d'Europe de l'est dans l'Union, la France était une plateforme, elle absorbait une quantité considérable de marchandises.

L'intérêt écologique, l'intérêt financier et l'intérêt national se conjuguent pour dire que ce canal est une erreur. Ce qu'il faut, c'est créer une bonne liaison entre Paris et Le Havre...

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Une liaison ferroviaire !

M. Jean-Luc Mélenchon. ...puis s'efforcer de changer les raisonnements internationaux afin qu'une marchandise destinée à Marseille ne transite pas par Rotterdam. Ayez au moins le bon sens écologique ! Au moins, nous avons compris cela. Pourtant, j'appartiens à une génération qui ne s'en souciait pas.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous, cela fait dix ans que nous le disons !

M. Jean-Luc Mélenchon. Maintenant, c'est un vrai sujet, grâce à ceux qui ont tenu ce discours pendant des années : je pense aux militants écologistes et je n'ai aucun mal à reconnaître ma dette intellectuelle à leur égard. Maintenant donc, j'assume de porter ce souci et je vais jusqu'au bout : je ne suis

plus d'accord pour voter la réalisation de grands équipements sans se préoccuper de ces questions et, plus largement, de l'interaction entre l'intérêt national, l'intérêt écologique et l'intérêt financier. Voilà pourquoi il ne faut pas accepter l'idée du canal Seine-Nord Europe.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Pour une fois, je suis d'accord avec M. Mélenchon !

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. Je souhaite intervenir au nom de Guy Bricout et Stéphane Demilly, mes collègues élus dans les Hauts-de-France, pour rappeler à quel point cette régionalisation est attendue chez eux.

L'article 36 vise à transférer la réalisation pratique du projet de canal Seine-Nord Europe au plus près des territoires.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Hélas non !

Mme Sophie Auconie. La mise en synergie des différentes compétences des collectivités territoriales, en matière d'insertion, de développement économique, de formation, d'environnement et d'aménagement, permettra de le transformer en réussite pour l'emploi et la transition écologique.

Puisque cela paraît encore nécessaire au vu de l'amendement déposé par le groupe La France insoumise, dont je me demande s'il relève de la méconnaissance ou de la provocation – peut-être les deux, mon capitaine –...

M. Jean-Luc Mélenchon. Peut-être d'une idée différente de la vôtre ?

Mme Sophie Auconie. ...je souhaite rappeler qu'en matière économique, ce sont 3 000 à 6 000 emplois directs par année de chantier qui sont attendus.

M. Jean-Luc Mélenchon. Ce n'est pas vrai !

Mme Sophie Auconie. Le projet fait l'objet d'une démarche « grand chantier », en étroite collaboration entre l'État, la région Hauts-de-France et les collectivités, afin de maximiser les retombées économiques. D'un point de vue environnemental, les premières mesures de compensation ont déjà commencé. En ce qui concerne la conduite du chantier, des clauses environnementales sont prévues dans les marchés de façon à inciter au report modal.

Je pourrais développer davantage les arguments en faveur du canal Seine-Nord Europe, mais cela a déjà été fait en première lecture. J'insisterai surtout sur un dernier point : ce projet est soutenu et financé par l'Union européenne.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Rien de plus normal, c'est le projet que nous lui avons présenté !

Mme Sophie Auconie. « *I want my money back!* » La décision d'exécution de la Commission européenne du 27 juin confirme d'ailleurs la réalisation du canal Seine-Nord Europe et son intérêt européen ; elle ouvre la voie à des financements plus importants que prévu. Aux côtés de l'Union européenne, les collectivités territoriales se sont également fortement engagées en faveur de ce projet, qui est porté collectivement – j'insiste sur ce point.

Il reste une dernière incertitude, monsieur le secrétaire d'État : les modalités de financement de la part de l'État.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Eh oui !

Mme Sophie Auconie. Le Premier ministre a affirmé qu'une proposition serait faite à l'automne. Je vous rappelle que l'automne commence le 23 septembre...

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il ne faut pas avoir peur d'aborder les controverses. S'agissant des grandes infrastructures de transport, deux sujets restent controversés : la liaison ferroviaire Lyon-Turin et le canal Seine-Nord Europe. Ces dix dernières années, à chaque fois que le Parlement a réfléchi, à la demande du Gouvernement, à la programmation en matière de grandes infrastructures de transport, ces deux projets ont toujours été considérés comme étant hors norme.

Je répète que le projet ferroviaire Lyon-Turin est une vraie folie. Les investissements sont beaucoup plus importants que pour le canal Seine-Nord : 30 à 40 milliards d'euros. En outre, le trafic entre la France et l'Italie ne cesse de diminuer. Ce projet a été conçu à une époque où le nord de l'Italie était la région de l'industrie automobile et l'est de la France celle de la sidérurgie. À cette époque, nous disposions de moyens un peu moins puissants pour faire passer les marchandises sur les lignes existantes. Dans un contexte de baisse continue du trafic, je reste persuadé que c'est une vraie folie. Si le projet se réalise, à un moment donné, on se retournera et on se demandera ce que nous avons fabriqué ; s'il n'aboutit pas, nous aurons creusé des trous et ce sera un scandale.

Cher monsieur Mélenchon, le projet de canal Seine-Nord Europe est un peu différent. Il est beaucoup moins important d'un point de vue financier et permettra un report du trafic de camions sur le fluvial. Enfin, il faut reconnaître que la France souffre d'un déficit de modes de transport empruntant des grandes voies d'eau.

Il y a la controverse environnementale ; il y a la question de l'eau, il y a la question des chiffres. Le débat mérite d'être posé, mais il ne faut pas comparer ces projets. Personnellement, je ne suis pas opposé au projet de canal Seine-Nord, même si notre premier objectif doit être d'assurer un bon fonctionnement des ports existants avant de nous engager dans des projets pharaoniques. Mais à la différence du Lyon-Turin, comme vient de le dire excellemment notre collègue Auconie, le projet de canal Seine-Nord est financé et soutenu par l'Union européenne et ne fait pas l'objet d'une telle controverse.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. J'aime ceux qui arrivent dans le débat une heure avant la fin de l'examen d'un texte aussi important pour éprouver devant un hémicycle quasi désert leurs meilleurs arguments sur les grandes infrastructures de transport – en l'absence d'ailleurs des élus des territoires concernés.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je suis là, moi !

M. Jean-Marie Sermier. C'est vrai, Madame Pompili. On connaît d'ailleurs votre position constante sur le sujet : c'est l'avantage quand on discute avec vous. Cela n'empêche pas de tenter des rapprochements, mais au moins, on sait d'où on part !

Je trouve indécent d'évoquer des sujets de cette importance dans de telles conditions. Le projet de canal Seine-Nord est peut-être moins prioritaire que la liaison le Havre-Paris, le président Mélenchon a raison sur ce point. Il y a des investissements à faire au Havre pour que les bateaux qui viennent de l'Atlantique puissent transiter par ce port de niveau mondial, qui est l'un des premiers ports européens, avec à la fois du ferroviaire, du routier et du fluvial ; mais on n'est pas obligé d'opposer les projets les uns aux autres, surtout à partir du moment où les élus locaux, notamment ceux de la région, compétents en matière d'infrastructures de transport, ont clairement fait le choix de soutenir financièrement ces opérations, même si ces choix peuvent être débattus au niveau national.

Quant au projet Lyon-Turin, il n'est pas à l'ordre du jour de notre débat. On ne peut pas en débattre sur le fond en quelques minutes et en l'absence des élus de la Savoie, notamment ceux qui siègent de ce côté de l'hémicycle, et qui sont passionnés par le sujet ainsi que par les problèmes de qualité de l'air. On a légiféré sur le Lyon-Turin ; chacun a pu donner son avis et on en a tiré les conclusions.

Je suis peut-être rétrograde, mais on ne se refait pas : je fais partie des élus qui pensent que les grandes infrastructures sont utiles. Je l'ai dit bien des fois à Mme Borne : je n'aime pas qu'elle oppose les petites lignes et les lignes TGV. On a besoin de petites lignes, et je les défends parfois avec véhémence, mais le réseau des TGV a permis dans notre pays un aménagement du territoire hors du commun. Ces infrastructures ont été bénéfiques, comme les infrastructures autoroutières. Dans trois ou quatre heures, je serai à Dole, parce qu'un TGV pris à la gare de Lyon m'aura permis de me rendre à 400 kilomètres de là en deux heures, au croisement de l'A39, de l'A36 et de l'A31. Je pense que de telles infrastructures font vivre un pays, structurent des régions, et qu'il ne faut pas les dénigrer systématiquement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon, pour soutenir l'amendement n° 481.

M. Jean-Luc Mélenchon. Ce n'est pas la peine de nous dire que nous sommes soit des ignorants, soit des provocateurs sous prétexte que nous n'avons pas le même avis que vous. Nous n'avons pas le même avis, point, ça suffit – c'est d'ailleurs pour cela qu'on a organisé un vote. Si chaque fois que quelqu'un a une idée contradictoire, c'est par provocation ou ignorance, on n'est pas sorti de l'auberge ! Il faut que ça file plus doux, l'argumentation ! C'est une argumentation rationnelle. J'admets qu'on ne soit pas d'accord avec ce que je dis.

Je veux dire à mon collègue Pancher, beaucoup plus respectueux de ses contradicteurs, ainsi qu'à M. Sermier, que c'est une affaire d'intérêt national. J'en profite, puisque je suis dans ce moment de vérité : je ne crois pas que les élus locaux sachent mieux que les élus nationaux ce qui est bon pour le pays. J'ai été un élu local, conseiller général, vice-président de conseil général, maire adjoint d'une très grande ville. Non ! Pas d'histoire ! L'élu local raisonne localement, c'est normal, c'est pour cela qu'il est là, mais nous raisonnons quant à nous du point de vue de l'intérêt national. Or l'intérêt national, ce n'est pas de

valoriser Rotterdam ! Je comprends que mes collègues des Hauts-de-France voient les choses différemment, mais si nous raisonnons du point de vue national, nous avons d'abord intérêt à mettre de l'argent dans le réseau de Voies navigables de France, qui est en souffrance aujourd'hui. Il manque un paquet de millions pour mettre tout ça d'équilibre !

Que l'Europe soit prête à payer pour l'équipement de ce canal, je le comprends, parce que leur affaire, c'est Rotterdam ! Je comprends que ce soit l'intérêt des Hollandais, main dans la main avec l'industrie allemande qui s'approvisionne sur tout l'est de l'Europe ; mais ce n'est pas le nôtre et nous avons le devoir de le dire.

Encore une fois, l'intérêt national se superpose à l'intérêt écologique. On me dit qu'on a prévu une compensation : je suis sûr qu'on a prévu de transporter les grenouilles, les oiseaux, les insectes de l'endroit où ils se trouvent à un autre où ils devraient se trouver. Mais honnêtement, je ne pense pas que ce soit un argument. Je le dis dans le même état d'esprit qu'à propos de Notre-Dame-des-Landes. Je n'étais pas d'accord avec l'idée que ce projet fasse l'objet d'un référendum local, parce que je pensais que c'était d'intérêt national, et j'y étais opposé parce que je trouvais l'emplacement absurde pour des raisons nationales, mais je comprends parfaitement que des élus locaux de bonne foi se soient dit que c'était une très bonne idée d'avoir un bel aéroport à cet endroit-là – sauf que du point de vue de l'organisation des transports et de l'intérêt écologique général, c'était une absurdité.

Cette absurdité a trouvé sa réponse : il n'y aura pas d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Nous avons changé d'avis. Là, c'est pareil. M. Sermier m'a dit qu'on n'était pas obligé d'opposer l'un à l'autre. Je l'admets, c'est l'esprit d'arrangement : on peut faire une chose et l'autre en même temps. Mais je suis contre le fait qu'on abreuve Rotterdam, c'est clair ! Ce n'est pas une bonne idée du point de vue de l'équipement général de l'Europe. Dans les territoires, on concentre tous les moyens au bénéfice des métropoles, puis on regroupe les métropoles entre elles, et ensuite, à l'échelle européenne, on met en place le même mécanisme de concentration de tous les moyens aux mêmes endroits. Il est temps d'exprimer un désaccord absolu avec cette façon de concevoir les choses !

Il faut étaler les infrastructures, il faut relocaliser, les remettre à portée autant qu'on peut, que ce soit pour les transports ou pour la production, qu'il s'agisse d'agriculture ou d'industrie. Vous avez eu raison de rappeler que l'argument n° 1 en faveur du Lyon-Turin était l'industrie automobile ; ce n'était certainement pas la qualité de l'air. Vous vous préoccupez de la qualité de l'air, chers collègues, mais je vous jure que ce n'était pas du tout le sujet pour ceux qui ont projeté cette liaison ! Leur sujet, c'était de transporter les voitures et les pièces détachées aussi vite que possible, et c'est vrai que du point de vue de la compétition européenne, il y avait intérêt à le faire. L'industrie allemande accumule tous les avantages en bénéficiant de moyens de transport que les Allemands ne paient pas, eux qui, couchés sur leur trésor, ne veulent pas lâcher un euro d'investissement public, d'où l'état des routes, des ports et des écluses en Allemagne !

Vous soupirez, collègues, mais ce sont des faits. La vie politique est faite de ça. Nous sommes des Français, membres de l'Union européenne, mais nous nous intéressons à ce qui se passe ailleurs. Les équipements de la République

fédérale allemande sont extrêmement mal entretenus, donc ils s'en font payer par l'Europe – voilà la vérité – pour que tout cela transite plus vite.

Or aujourd'hui, l'industrie automobile italienne, comme l'industrie automobile française, est frappée de plein fouet par les délocalisations. C'est la raison pour laquelle un certain nombre de gens sont moins ardents aujourd'hui à défendre la liaison Lyon-Turin qu'ils ne l'étaient dans le passé. Mais nous sommes en 2019, nous vivons au XXI^e siècle. Continuer à penser dans les termes du XX^e siècle, quand les industries étaient réparties autrement, quand les modes de transport maritime étaient différents, quand les voies et les routes maritimes étaient différentes, c'est une aberration !

Et nous autres, nous ferions bien de nous défendre de temps à autre et de commencer par nous soucier de ce qui est prioritaire pour nous. L'Europe veut payer ? Eh bien, qu'elle paye la mise aux normes de l'écluse entre Le Havre et la Seine, parce que ça, ça servirait une bonne fois et ça permettrait de déverser toutes les marchandises qui remontent jusqu'à Rotterdam inutilement directement en France, en Italie et en Espagne.

Encore une fois, c'est une idée qui peut être discutée, mais qui a au moins le mérite d'exister. Alors de grâce, entendez la !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement. Le discours de notre collègue était plutôt un discours de politique générale sur les infrastructures de notre pays, qui était d'ailleurs très bien, mais il n'a pas vraiment parlé du fond de cet article, qui permet de créer un établissement public local. C'était une forte demande des collectivités territoriales concernées, qui souhaitaient s'impliquer davantage dans le projet. Adopter cet amendement conduirait à briser une dynamique nécessaire à la réussite de ce projet.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. J'ai bien écouté l'ensemble des arguments, et je crois qu'il conviendra d'acter ici notre désaccord par le vote. Le Gouvernement soutenant ce projet, comme vous le savez, son avis est défavorable.

(L'amendement n° 481 n'est pas adopté.)

(L'article 36 est adopté.)

Article 37

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 774.

Mme Zivka Park, rapporteure. L'objectif de cet amendement est de corriger une erreur de référence. Il s'agit de remplacer le mot « travail » par le mot « transport » pour permettre la mise en place effective du dispositif.

(L'amendement n° 774, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 37, amendé, est adopté.)

Articles 37 bis AAA à 37 bis AF

(Les articles 37 bis AAA, 37 bis AAB, 37 bis AAC, 37 bis AAD, 37 bis AAE, 37 bis AA, 37 bis AB, 37 bis AC, 37 bis AD, 37 bis AE et 37 bis AF sont successivement adoptés.)

Article 37 bis C

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 371.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement de mon collègue Colombani vise à affirmer l'ambition climatique de la France en Méditerranée en inscrivant dans ses objectifs politiques la désignation de son espace maritime méditerranéen comme zone de contrôle des émissions de soufre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Nous partageons tous le souhait d'une réduction des émissions polluantes des navires. Je pense toutefois qu'il ne faut pas se limiter aux émissions d'oxyde de soufre et qu'il faut agir pour limiter également les émissions d'oxyde d'azote.

Mme Zivka Park, rapporteure. Pour être efficace, le dispositif ne doit pas se limiter aux eaux françaises : il doit couvrir la totalité du bassin maritime. En 2020, la France soumettra à l'Organisation maritime internationale une initiative visant à créer une zone d'émissions contrôlées, ou zone ECA, dans toute la Méditerranée. Elle obligerait les navires à utiliser un carburant ayant une teneur maximale en soufre de 0,1 % et à appliquer des normes rigoureuses en matière d'émissions d'oxydes d'azote.

Mon avis est donc défavorable, car nous avançons bien.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Je retire cet amendement. Mais tôt ou tard, il sera indispensable de taxer le transport maritime pour ses émissions de gaz à effet de serre, qui suivent exactement la même progression que celles du transport aérien. Il faut réguler ces questions, et cesser de considérer que nous pouvons continuer à consommer à tout-va des biens importés dans n'importe quelles conditions. Nous avons eu ce débat. Je m'étonne que le transport maritime en soit écarté, alors que l'on commence à y intégrer le transport aérien. Certes, le sujet est compliqué et soumis à des dispositifs européens, mais nous devons absolument avancer dans cette direction. Le monde de demain impliquera de taxer les émissions de CO2 dans tous les domaines.

(L'amendement n° 371 est retiré.)

(L'article 37 bis C est adopté.)

Articles 37 bis et 37 ter

(Les articles 37 bis et 37 ter sont successivement adoptés.)

Article 38

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon, inscrit sur l'article.

M. Jean-Luc Mélenchon. Puisque le règlement me donne droit à un certain temps de parole, je compte l'employer. Je le signale pour les collègues qui auraient des dispositions à prendre!

M. Bertrand Pancher. Allons chercher les oreillers!

M. Jean-Luc Mélenchon. Pour commencer, je me dois de revenir sur l'amendement qui vient d'être retiré, à mon grand regret, concernant les pollutions aériennes émises par le transport maritime. J'entends l'argument du secrétaire d'État et de la rapporteure: la France se placerait dans un rapport de forces défavorable si elle était seule à poser des interdictions alors que les autres pays resteraient permissifs. Nous devons néanmoins en discuter, et les Français y tiennent. Je souhaite que l'on crée une ambiance de travail. Pour cela, la France doit commencer par interdire un certain nombre de pratiques. Il faut voir les énormes paquebots arriver à Marseille avec 4 000 ou 5 000 passagers!

M. Jean-Marc Zulesi. Vous n'y êtes jamais!

M. Jean-Luc Mélenchon. On les fait descendre à terre une heure ou deux, on les conduit ici et là au pas de charge, puis ils remontent à bord et repartent – un tourisme tout à fait spécial! Ce tourisme de croisière de masse est hautement destructeur, car il saccage les lieux de visite. Pendant la halte, le moteur du bateau continue à tourner! Il se trouve que le débarcadère fait précisément face aux quartiers Nord. Je ne dis pas que je préférerais qu'il soit devant d'autres quartiers; je ne souhaite à personne de respirer ça!

M. Jean-Marc Zulesi. Scandale!

M. Jean-Luc Mélenchon. Les amis, allez-y et vous verrez: l'air est jaune! Il est parfaitement irrespirable, et engendre toutes sortes de maladies. N'y voyons pas une simple gêne provisoire. Cette situation est bel est bien pathogène. On ne sait que faire pour s'en protéger, à moins de vivre avec un masque à gaz vissé sur le nez. Et qu'on ne vienne pas rire! À l'autre bout de la planète, dans les ports et les criques des Caraïbes où s'accumulent les sargasses, les habitants n'ont d'autre choix que de respirer avec des masques à gaz. Nous parlons bien du XXI^e siècle, à l'aube du changement climatique, alors que jamais les hommes n'ont produit autant de gaz néfastes.

Je regrette donc que vous ayez retiré votre amendement, monsieur Pancher. S'il avait été maintenu, je l'aurais adopté avec enthousiasme.

Pour ce qui est de l'article 38, je me dois d'évoquer un autre désaccord – le président m'excusera de l'aborder seulement maintenant. Il concerne l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport urbain. Avec ce texte, la RATP sera autorisée à créer des filiales pour participer aux appels d'offres. Je respire un grand coup! La RATP pourra prendre part à des appels d'offres concernant un service qu'elle rendait elle-même jusqu'à présent! Ce n'est pas une trouvaille du gouvernement en place, mais l'application d'un règlement européen datant de 2007. Je ne vous en fais pas grief, puisque d'autres que vous siégeaient à cette époque. Pour autant, leur décision me paraît parfaitement irraisonnée: elle introduit de la concurrence dans des réseaux de transport qui sont de fait en situation de monopole,

puisqu'ils rendent un service à la société. Vous ne modifierez pas les parcours des autobus ni des métros, car ceux qui ont déjà été mis au point sont les meilleurs. Nos ingénieurs y ont consacré de longues années, et ce n'est pas parce qu'ils appartenaient au service public qu'ils étaient moins intelligents ou habiles dans l'exercice de leur métier. En définitive, rien ne changera, sauf le statut des sociétés concernées. Nous parlons ici de 350 lignes de bus, 16 000 salariés et 3,5 millions de voyageurs par jour.

On ne changera donc que le mode d'accès, et c'est ici que le problème commence pour les usagers comme pour la société – car c'est bien la société que nous représentons ici, et non tel ou tel intérêt particulier. Demain, où iront les compagnies privées? Là où c'est rentable: c'est leur raison d'être. Il en va tout autrement pour le service public, qui repose sur un principe de péréquation: certaines dessertes sont rentables, d'autres le sont un peu moins, mais tous les usagers ont accès au même service. Vous ne pourrez pas imposer une telle péréquation aux compagnies privées, puisque vous vendrez des fuseaux – fuseaux horaires, routiers ou ferroviaires. Les bons moyens se concentreront sur les beaux morceaux. Pour le reste, le service public n'aura qu'à se débrouiller! Cette soi-disant mise à égalité des réseaux a beau appliquer une doctrine de concurrence libre et non faussée, elle organise en réalité une concurrence faussée et non libre. Le service public, quant à lui, restera soumis à l'obligation de servir tous les usagers et d'organiser des transports pour tous, indépendamment de la fréquentation des lignes.

En définitive, que se passera-t-il? Les Français qui n'auront plus accès à une desserte de bus ou de métro, au motif qu'elle est trop peu fréquentée, prendront leur voiture. Nous en connaissons le résultat: il en sera question à l'article 39 du projet de loi. On retrouve ici les caractéristiques de la concurrence faussée, qui accable les services publics au profit des sociétés privées.

Tout le monde n'a peut-être pas pris la mesure de l'enjeu que représente la mobilité par le transport public. Comprenez bien mon raisonnement: je ne proteste pas ici contre le caractère privé de tel ou tel mode de transport – je le ferai dans un instant –, j'affirme simplement que c'est une façon délibérée de désarticuler le service public. La Commission européenne et les règlements relatifs au transport ont un seul et unique dessein: ouvrir et créer de l'espace pour les compagnies privées. Telle est la logique néolibérale dans laquelle certains voient la condition d'un monde plus dynamique et efficace. Pour notre part, nous n'en croyons pas le premier mot.

Le service public sera mis en difficulté, et le service privé pourrait connaître le même sort. Voyez ce qu'il en fut des bus censés remplacer les trains sur les petites liaisons: les sociétés ont progressivement fait faillite et une concentration s'est opérée, imposant un modèle de péréquation bien particulier, propre à l'économie capitaliste. Nous en revenons toujours au même point. Différence de taille, le service public ne sert pas de dividendes, tandis que le service privé en a quasiment l'obligation: les investisseurs attendent un retour. Les dividendes que le service public ne verse pas, il les réinvestit dans ses lignes, ses réseaux et ses machines. Tout ce qui sera perdu par le service public le sera donc pour les usagers, partout où ils existeront encore.

En 2019, la question de la mobilité ne peut plus être posée comme en 2000, voire à la fin des années 1990. Entre-temps s'est appliquée une autre loi, celle de la réorganisation du territoire, marquée par une concentration là où cela présente

un intérêt – c'est-à-dire, souvent, dans les mégapoles. En milieu urbain, les pôles de concentration sont en revanche plus disséminés, si bien que l'utilisateur doit parcourir des kilomètres en transport individuel pour aller de l'un à l'autre. Il fait dix kilomètres le matin pour conduire ses enfants à l'école, dans une première zone concentrée, puis dix autres kilomètres pour rejoindre le centre administratif, autre zone de concentration, dix autres encore pour faire ses courses...

Nous subissons les conséquences de la longue réorganisation du territoire qui s'est opérée au fil des années, selon des critères parfaitement étrangers à l'intérêt public. À l'époque, on ne se posait pas la question en ces termes. Pourquoi donc les centres commerciaux sont-ils tous regroupés? Parce qu'à cet endroit, les élus locaux – et j'en ai été, chers collègues – remportent la mise en offrant une taxe foncière moins élevée que leurs voisins. Ils se réjouissent que les grandes surfaces s'installent chez eux plutôt qu'ailleurs. C'est ainsi que cela fonctionne, et on ne peut en vouloir à personne. C'est la raison pour laquelle, in fine, un acteur doit exprimer l'intérêt général de la société.

Ces formes de concentration ont produit une nouvelle organisation du territoire. Aujourd'hui, un Français parcourt 45 kilomètres par jour en moyenne, soit neuf fois plus qu'il y a cinquante ans. Nous ne pouvons pas l'ignorer. L'intérêt général commande donc de répondre aux problèmes de l'éloignement, de l'étalement urbain et de l'accroissement des distances entre le domicile et le lieu de travail par une meilleure distribution du réseau de service public.

Non, les entreprises privées ne desserviront pas les endroits où les habitants ont du mal à trouver des transports en commun. Et non, le service public ne saura résister sans blêmir au choc de la perte de fuseaux au bénéfice du privé. Disons tout haut ce qui se pense tout bas!

M. Jean-Marc Zulesi. Conclusion!

M. Jean-Luc Mélenchon. Quand la privatisation des barrages a été lancée – trouvaille absolument absurde de je ne sais quel technocrate qui n'a jamais dû voir un barrage de sa vie –, on prétendait que les compagnies privées viendraient servir ces infrastructures. En réalité, elles sont venues faire du profit; et c'est bien normal, c'est leur vocation. La logique a été poussée jusqu'à l'aberration, puisque les quatre ou cinq usines de retraitement du flux d'un même barrage pouvaient être vendues séparément. Absurde!

Lorsqu'un élu ayant quelque audience tient ce discours, on lui rétorque qu'il n'a pas à s'inquiéter, puisque EDF a été autorisé à créer des succursales pouvant se porter elles-mêmes candidates aux appels d'offres. Lorsque vous discutez à un certain niveau avec ces grandes organisations publiques, elles vous confirment qu'elles obtiennent les marchés car, ô surprise, c'est le service public lui-même qui sait le mieux faire fonctionner le service public!

M. Jean-Marc Zulesi. Cela va de soi!

M. Jean-Luc Mélenchon. Certains affirment qu'il faudra de toute façon lâcher des marchés. Pourquoi? Pour satisfaire la Commission européenne! Les gouvernants et leurs relais dans les grandes entreprises sont contraints de céder certains marchés – en l'occurrence les meilleurs morceaux, sans quoi les concurrents s'indigneront et prétendront que ces sociétés soi-disant privées sont des succursales d'entre-

prises publiques. Ils n'auront d'ailleurs pas tort. Plus précisément, ces succursales se comportent comme des compagnies privées. Elles mettent à l'ordre du jour des objectifs de rendement incompatibles avec les impératifs publics. Si vous pensez que l'ouverture des marchés aura des effets bénéfiques, vous vous trompez. Par définition, le service privé ne s'arroge que les beaux morceaux et les retire au service public. Le service privé est animé par une logique d'accumulation qui fera nécessairement du tort au service public. Sans compter que le privé coûte plus cher que le public, surtout là où il se retrouve en situation de monopole: sur les fuseaux concernés, il n'y a pas de concurrence.

Par conséquent, il s'agit simplement de substituer un monopole public à un monopole privé, exactement avec la même distance, les mêmes machines et les mêmes moyens.

Enfin, je le répète pour que l'on m'entende bien et que mes propos donnent lieu à un débat, peut-être même hors de cet hémicycle – qui sait, peut-être nous écoute-t-on? Le privé, par nécessité, coûtera toujours plus cher que le public. C'est une vue de l'esprit de ne pas comprendre que le versement de dividendes et la publicité ne sont pas des charges supplémentaires par rapport à la production, mais des charges indues, selon moi.

Ces gens percevront donc un impôt privé.

Pour en finir avec les tendances de notre époque, je dirai que tout change, y compris le capitalisme, qui n'est plus celui du XIX^e ou du XX^e siècle. Nous n'en sommes plus à protester contre tel patron ou telle grande figure de l'accumulation, qui ont quasiment disparu. Il est des moments où nous pourrions même les regretter. Au moins les avions-nous sous la main et pouvions-nous négocier des compromis.

Nous avons aujourd'hui affaire à des fonds de pension, des sociétés multinationales dont personne ne sait exactement où se trouve le centre, ni si elles décident en fonction de l'intérêt de la production, et pas seulement d'un équilibre général.

Aujourd'hui, General Electric, censée être la solution miracle au problème soulevé par Alstom, est quasiment vendue à la découpe pour des raisons qui n'ont rien à voir avec la production électrique ou avec Alstom, mais avec le cours en Bourse de la compagnie General Electric. Vous confiez des services publics à des gens bien plus fragiles que n'importe quelle autre compagnie.

Si je parle du capitalisme de notre époque, c'est parce qu'il reflète une tendance nouvelle: les bien-portants, les possédants et leur suite dorée font sécession du reste de la société. Cela, on ne l'avait jamais vu. J'ai appris par les livres ou les revues que je lisais qu'il existait des villes fermées où des gens, qui ont l'argent pour cela, vivent entre eux. Ils érigent des murs, installent des barbelés. Ils disposent de leur propre service de gardiennage, de leurs propres routes. Avant d'être hébergé dans une de ces villes, à Marseille, je ne parvenais pas à me figurer ce qu'était une ville privée. L'on y arrive par une route, ordinaire mais entretenue par les propriétaires qui ont la belle vue et le reste. L'on passe un grillage, une porte roulante après avoir montré patte blanche – conformément au contrat de vente, je suppose.

Les nouveaux bien-portants, les satisfaits, font sécession du reste de la société. J'ai évoqué Marseille, mais l'on pourrait tout aussi bien citer cette fameuse ligne de bus qui n'apparaît nulle part mais qui n'est destinée qu'à les servir, eux.

Le train Charles-de-Gaulle Express est un autre exemple. Ceux qui ne résident pas en région parisienne ne peuvent pas comprendre la provocation qu'il représente pour les pauvres habitants de l'Île-de-France. À première vue, il n'y a rien de plus génial que ce projet qui permet de rejoindre directement l'aéroport, dans les deux sens. Quiconque a parcouru le trajet en voiture en mesure les avantages. Un seul problème se pose : pendant que l'on construit cette infrastructure, on ne s'occupe pas du reste, en particulier du deuxième tunnel pour la ligne 13, faute de moyens. Or, ce deuxième tunnel pour les trains aurait été au service d'une énorme part de la population – je vous invite à observer les conditions dans lesquelles elle voyage entre 17 heures et 18 heures. Peu d'entre nous le supportent, à moins d'y être obligés. C'est le cas de tous ces gens, qui n'ont pas d'autre choix.

Le choix de privatiser tend à banaliser et à faire oublier cette sécession des bien-portants et des satisfaits par rapport à tous les autres. Ceux qui monteront dans ce transport en commun-là bénéficieront d'une infrastructure dont ne profiteront pas les autres, parce qu'une partie du trajet actuellement assuré par le service public des transports sera réservé à cet usage particulier.

Pour l'instant, je sais que cette image de la sécession vous laisse sceptiques, et sans doute devrai-je m'y reprendre à plusieurs fois pour vous faire admettre l'idée que les riches sont en train de faire sécession du monde des pauvres ou des classes moyennes.

Oui, c'est ce qu'ils font, une nouvelle fois, car ces lignes seront au service de quelques-uns dans des conditions bien particulières où, que vous le vouliez ou non, la question du tarif deviendra l'un des critères clés.

Or, je l'ai rappelé, et vous en avez eu un exemple extraordinaire sous les yeux, d'une pureté chimique, la mobilité n'est pas une question de simple liberté individuelle, d'aller et de venir comme on l'entend. C'est une obligation, une contrainte absolue. Les gens préféreraient rester chez eux, accompagner les enfants à l'école du village, aller à la poste du village, au centre administratif du village ou de la petite ville. Hélas, puisqu'ils ne peuvent plus le faire, ils doivent se déplacer. Par conséquent, la mobilité est l'article clé qui permet ensuite d'accéder aux réseaux collectifs. Sans cela, dans le monde du XXI^e siècle, on ne peut pas produire et reproduire son existence matérielle, pour reprendre la formule condensée de Karl Marx qui, à l'époque, ne pensait pas à la mobilité mais posait la question fondamentale de toutes les sociétés, que n'importe quelle connaissance, même élémentaire, de l'anthropologie, permet de deviner. Les gens ne se déplacent pas par plaisir, mais parce qu'ils y sont contraints.

Vous en avez eu un exemple avec le mouvement des gilets jaunes, qui était à l'origine un mouvement de protestation contre une augmentation du prix des carburants, imposant à chacun de faire des choix, dans son budget, non pas dans le superflu mais dans l'élémentaire. Compte tenu du niveau de revenu des populations concernées, qui se vérifie par leur éloignement des centres, il convenait pour elles de consentir, pour payer du carburant, des sacrifices sur les autres postes de la vie domestique.

Ce point-là devrait servir de signal d'alerte. Il faut renverser la tendance pour se consacrer, non pas à la privatisation de telle ou telle entreprise en croyant en retirer des bénéfices, car ce ne sera pas le cas, mais à l'équipement sans cesse plus grand, le maillage sans cesse plus fin, en transports collectifs

dans tout le pays, soit l'inverse de ce que nous faisons depuis trente ans, qui consiste à fermer des lignes et des services, en demandant au privé de prendre le relais.

C'est avec ce genre de raisonnement que nous sommes arrivés à la crise sanitaire actuelle, parce qu'il n'est plus possible d'accéder aux services sanitaires de santé. Il en va de même pour la crise dans l'éducation nationale. Je pourrais reprendre la liste de tous les services ou réseaux collectifs qui sont la condition de la survie de chacun aujourd'hui. Non, ce n'est pas un petit amendement, ni une petite question, ni un petit article, celui qui tend à accorder à la RATP le droit de créer des filiales pour entrer en compétition. Bon sang, pourquoi serait-elle en compétition ? Qu'est-ce que cette invention ? À quoi cela servira-t-il ?

J'admets qu'un gouvernement qui a signé un accord soit bien obligé de le respecter. Mais on pourrait au moins, et j'espère l'avoir fait, protester solennellement contre des décisions aussi absurdes que celle-ci, prises au niveau européen. Le gouvernement en place en 2007 – à vous de chercher de qui il s'agissait, peu m'importe, car ils font tous pareil – a accepté l'inacceptable. Non, on ne doit pas privatiser les fuseaux horaires, la RATP, et lui donner le droit de concourir n'est pas du tout une contrepartie : au contraire !

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Mon intervention sera plus brève, rassurez-vous. Si elle devait être aussi longue, n'hésitez pas à m'interrompre.

Je me méfie des idéologies, ne serait-ce que parce que l'histoire nous a souvent démontré dans quelle voie malheureuse pouvaient nous engager les idéologues. Je me méfie beaucoup de ceux qui prétendent qu'il existe un modèle universel et que l'on n'y peut rien changer.

Quel serait ce modèle, d'ailleurs ? Celui d'un service public tel qu'il est aujourd'hui, avec un seul opérateur dans le domaine des transports, un seul dans le domaine de l'énergie ? On voit le résultat. La liste des dérives est longue. Les usagers ou les consommateurs se rendent bien compte qu'à force, l'opérateur finit par prendre beaucoup de gras et à se montrer beaucoup moins réactif, ce qui conduit à des situations d'une grande disparité entre nous et nos voisins. Le modèle ne fonctionne pas.

Le modèle serait-il celui d'une privatisation ? Beaucoup n'ont pas fonctionné. Tout dépend de ce que l'on entend par privatisation et ouverture à la concurrence. Si l'ouverture à la concurrence signifie que l'État ou les collectivités délèguent tout au privé sans plus s'en occuper, nous ne sommes pas d'accord. Du reste, ce n'est pas ce système que nos voisins qui se sont engagés dans cette voie ont adopté. Regardez le Royaume-Uni, le Grand Londres. Ce modèle n'a pas ma préférence, parce qu'il coûte cher à l'utilisateur et que les collectivités ou l'État n'accordent pas les moyens qui permettraient de réduire les coûts pour l'utilisateur. Pour autant, ce système fonctionne-t-il mal au regard des services rendus aux populations ? Non. Il est bien organisé, au contraire. La recrudescence des accidents, des retards, le défaut d'entretien, tous ces maux que nous avons prédit au Royaume-Uni, ne se sont pas produits. En réalité, le système fonctionne bien. Ce n'est pas le nôtre, qui régleme progressivement et très précisément l'ouverture à la concurrence, en nous permettant de continuer à posséder nos infrastructures. Le modèle allemand serait ainsi plus proche du nôtre. La Deutsche Bundesbahn a-t-elle été mise à mal par un système d'ouverture à la concurrence en Allemagne ? S'est-elle fait balayer par

l'arrivée de la concurrence? Non. L'ouverture à la concurrence a-t-elle aiguillonné la Bundesbahn? Complètement déficitaire, au bord de la faillite, la Bundesbahn a su remettre son fonctionnement en cause pour développer des services à la demande des usagers.

C'est le modèle que nous prenons dans notre pays. Nous l'avons fait avant la RATP pour la SNCF. L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire a-t-elle dégradé le service? Au contraire, elle a permis qu'il survive. C'est ce modèle que nous voulons prendre pour la RATP.

Le fonctionnement de la SNCF a-t-il été remis en cause, hier, par l'ouverture à la concurrence? Celui de la RATP le sera-t-il demain? Le redouter serait méconnaître la qualification et la compétence des agents, leur volonté d'ouvrir et de conquérir des parts de marché à l'extérieur. Je suis certain que le système résistera.

L'objectif est d'offrir davantage de services à nos usagers, grâce à une saine émulation entre privé et public, sous le contrôle de l'État et de la puissance publique. Le Parlement doit toujours prendre en main l'exécution des lois qu'il vote. Je ne doute pas que nous poursuivrons dans la voie de ce modèle vertueux.

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Très bien!

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n° 392.

M. Pierre Dharréville. Il peut vous sembler brutal de prétendre supprimer un article, mais cet article est lui-même brutal en ce qu'il tend à renforcer la filialisation de la RATP en estimant qu'une entreprise non unifiée serait plus efficace et performante et offrirait un meilleur service. Prouvez-le nous! Comment, en atomisant des services cohérents et capables de travailler ensemble, obtiendrons-nous un meilleur résultat à l'arrivée? Toutes les démonstrations qui ont été faites ne peuvent répondre aux enjeux que je viens d'évoquer. Il est très difficile, compliqué et sensible d'organiser les rotations et les déplacements dans un territoire comme celui de l'Île-de-France.

Nous sommes radicalement opposés au démantèlement et à la découpe d'une entreprise qui fonctionne bien. Vous prétendez que la privatisation et la mise en concurrence de services aurait des effets vertueux. C'est faux. Le service en sortira dégradé, tout comme les conditions de travail et le salaire de ceux qui œuvrent au transport. Finalement, nous serons devenus incapables de relever le défi du transport au quotidien et de l'environnement avec l'outil qui nous permettrait de le faire.

Nous sommes donc radicalement opposés à cette remise en cause des services publics et de leur gestion. Ils sont à nos yeux des biens communs appelés à jouer un rôle essentiel dans la réponse qui sera apportée aux importants défis de notre société.

Nous ne croyons absolument pas que s'en remettre au marché représente une solution. Car s'en remettre au marché, cela revient en réalité à nourrir des gens qui n'en ont pas besoin, les actionnaires d'une Bourse quelconque. Il n'est pas question de laisser des actionnaires se servir sur le dos des usagers des transports d'Île-de-France.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

Mme Zivka Park, *rapporteuse*. Je tiens à remercier les différents intervenants pour ces échanges. Vous comprendrez que j'émette un avis défavorable à cet amendement, et ce pour une raison simple. Comme l'a rappelé M. Mélenchon, c'est en 2007 qu'a été votée l'ouverture à la concurrence du réseau parisien. Nous, parlementaires de 2019, ne pouvons être tenus pour responsables d'une décision prise en 2007.

Cela étant, nous pouvons faire en sorte que cette ouverture se déroule dans les meilleures conditions possibles pour cette belle entreprise française qu'est la RATP, dont le personnel dévoué accomplit son travail avec beaucoup de motivation et de passion. La suppression de cet article empêcherait la RATP de répondre aux appels d'offres, c'est-à-dire de continuer à exercer son métier.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. J'entends que l'on puisse contester politiquement, comme vous l'avez fait, le mode de gestion de nos services de transport. Néanmoins, le cadre social harmonisé défini par les articles 38 et 39 de ce texte est le fruit de longues concertations – plus de soixante réunions – avec les organisations syndicales de l'entreprise concernée. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Chers collègues, vous me demandiez quel était l'intérêt d'aiguillonner le service public par l'ouverture à la concurrence: voyez ce qui s'est passé pour le transport de marchandises.

M. Pierre Dharréville. Ah oui! Le fret est en chute libre!

M. Bertrand Pancher. La SNCF, dirai-je pudiquement, y affectait les agents les moins motivés; le personnel se résumait au conducteur de train et à la personne chargée de décrocher les wagons; le service était tel que les wagons s'égarait souvent ou n'arrivaient pas à l'heure. Certains de ses clients, excédés, ont fini par mettre tout ça sur des camions. D'année en année, l'entreprise a ainsi perdu des parts de marché.

L'ouverture à la concurrence a aiguillonné la SNCF, qui a repris des parts de marché en développant des services que les entreprises et les clients jugent maintenant efficaces. Il ne faut donc pas raconter n'importe quoi! La SNCF a par exemple doté les TER des moyens nécessaires pour garantir la ponctualité des trains et la qualité du matériel. Cette reprise en main est d'ailleurs la raison pour laquelle la qualité du service a fait un bond considérable ces dernières années.

Je le redis ici: l'ouverture à la concurrence ne fera pas perdre à la SNCF toutes ses parts de marché, ne serait-ce que parce que la compagnie et ses infrastructures restent sous contrôle.

M. Pierre Dharréville. Si! C'est organisé!

M. Bertrand Pancher. En Allemagne, la Bundesbahn a perdu 20 à 25 % de parts de marché en vingt ans. Pourtant, malgré les difficultés qu'elle a connues il y a quelques années, elle est aujourd'hui une grande entreprise concurrentielle.

N'ayons pas peur de l'ouverture, tant que cette ouverture est contrôlée et permet aux services de continuer à se développer, ce qui est tout à fait à notre portée. Personne ne souhaite la diminution des services destinés aux usagers, bien au contraire: il faut les renforcer.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Je tiens à répondre à la remarque fait par Mme la rapporteure.

La décision européenne de 2007 a effectivement été assumée par le gouvernement et par la majorité parlementaire de l'époque, dont je faisais partie – et nous l'assumons toujours. Mais rassurez-vous: ce n'est pas la première fois qu'un pays européen, parce qu'il aurait changé de majorité politique, déciderait de repousser l'application d'une décision prise antérieurement.

C'est donc à vous qu'il appartient de décider, madame la rapporteure. Nous avons pris notre décision et nous l'assumons; vous avez pris votre décision, à vous de l'assumer. Vous n'êtes pas liés pour l'éternité par une décision qui a été prise en 2007.

M. Pierre Dharréville. Tout à fait!

Mme Zivka Park, rapporteure. Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Jean-Marie Sermier. Prenez aujourd'hui vos responsabilités au lieu de les rejeter sur vos prédécesseurs ou de vous en défaire sur vos successeurs.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon.

M. Jean-Luc Mélenchon. Je commencerai par donner raison à M. Sermier en ce qui concerne le règlement européen. Pour ma part, je suis tranquille: comme les autres membres du Groupe confédéral de la gauche unitaire européenne, j'avais voté contre les paquets ferroviaires au Parlement européen. Le Gouvernement avait, à l'époque, accepté ce texte.

Mais aujourd'hui, madame la rapporteure, vous avez une clé à votre disposition: cela s'appelle, en anglais, un *opt-out*. Quand on lui a dit que la durée maximum d'une semaine de travail serait fixée à quarante-huit heures, la réponse du gouvernement anglais a été l'*opt-out*.

Il est donc faux de prétendre que nous n'avons aucune solution dans le cas où nous nous rendrions compte, après coup, qu'un texte européen ne sert pas nos intérêts.

Monsieur Pancher, vous avez évoqué la Bundesbahn. Je vais tâcher de me renseigner au sujet de cette compagnie que vous avez l'air de beaucoup aimer. (*Sourires.*) Je ne sais d'ailleurs pas pourquoi...

M. Bertrand Pancher. Je suis allé la voir!

M. Jean-Luc Mélenchon. ...car le billet de train coûte deux fois plus cher en Allemagne qu'en France, pour une distance équivalente. Est-ce parce que les Allemands sont de moins bons cheminots ou parce qu'ils ont de moins bons rails? De moins bons rails, c'est sûr; de moins bons trains aussi.

Il est clair que les trains d'Alstom n'auraient jamais dû être offerts à Siemens. C'est pour une fois la Commission européenne qui nous a tirés d'affaire. Je n'ai pas encore compris pourquoi elle avait pris cette décision, mais c'était la bonne.

Je me rappelle que l'on m'a dit, entre autres sottises, qu'Alstom Transport ne valait pas un euro; c'est aujourd'hui une entreprise qui embauche à tour de bras, parce qu'elle offre le meilleur produit disponible sur le marché.

Mais revenons à la Bundesbahn: pourquoi pratique-t-elle des tarifs aussi élevés?

Vous avez également évoqué le Grand Londres, cher collègue. Mais vous vous trompez: au Royaume-Uni, les trains roulent moins vite depuis qu'ils ont été privatisés. Le temps de transport pour une distance équivalente a augmenté depuis le siècle dernier. Vous parlez d'une affaire! Et le coût du transport ferroviaire y représente 14 % du salaire des usagers.

Cela prouve que, comme je l'ai dit précédemment, la privatisation a concentré ses efforts sur les bons morceaux et que le service public, en souffrance, réalise des prestations de moins bonne qualité.

M. Bertrand Pancher. Mais non!

M. Jean-Marc Zulesi. Vous mélangez tout!

M. Jean-Luc Mélenchon. La même technique est utilisée partout dans le monde: on étrangle le service public, on rabote les moyens de l'État et des grandes compagnies, pour finalement se désoler que rien ne marche.

Eh bien oui! Car figurez-vous que, pour bien faire rouler un train, il faut un gars qui aille vérifier l'état des roues à chaque arrêt avec son marteau; un autre qui vérifie ensuite comment on attelle les wagons les uns aux autres. Et c'est grâce à cela que le service public français fonctionne à merveille.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme à Brétigny-sur-Orge?

M. Jean-Luc Mélenchon. La situation s'est dégradée à partir du moment où l'on a décidé de faire des économies de bouts de chandelle, avec pour conséquence les problèmes que nous connaissons aujourd'hui.

Je vous rejoins ici dans la critique: prenez le TGV – puisqu'il n'y a que cela – entre Paris et Marseille, ce qui est mon sort hebdomadaire...

M. Jean-Marc Zulesi. Faux! On ne vous voit guère à Marseille!

M. Jean-Luc Mélenchon. ...et comptez le nombre de fois où vous arriverez à l'heure. Chaque fois, vous vous demanderez ce qui peut bien se passer sur ces fichus rails: tantôt quelqu'un ne se sent pas bien, tantôt c'est la faute d'un animal, tantôt ceci, tantôt cela; bref, l'on subit continuellement des dysfonctionnements du transport.

M. Bertrand Pancher. Ah!

M. Jean-Luc Mélenchon. On est donc poussé à prendre l'avion qui, lui, ne se permet pas ce genre de plaisanterie: un fuseau sur un trajet aérien est surveillé beaucoup plus étroitement. Par conséquent, il faut donner au service public les moyens de fonctionner correctement, car le désorganiser ne mène nulle part.

Monsieur Pancher, vous avez dit tout à l'heure vous méfier des idéologies.

M. Bertrand Pancher. Oui.

M. Jean-Luc Mélenchon. Commencez donc par la vôtre. Il me semble que vous avez une foi aveugle dans l'idée que la concurrence serait, par définition, bonne et salutaire. Ce n'est pas le cas : c'est parfois vrai, parfois non.

M. Bertrand Pancher. Nous sommes d'accord !

M. Jean-Luc Mélenchon. Si ce n'est pas de l'idéologie, comment expliquez-vous que le même argument et la même logique économique soient repris dans le monde entier, de la Cordillère des Andes aux plaines de l'Île-de-France ? Cela n'a pas de sens.

Vous avez cité l'exemple du fret ferroviaire. Je me demande bien comment vous avez préparé votre contre-argumentation car, quand l'on regarde de près les conséquences de son ouverture à la concurrence, l'on constate qu'elle a donné des camions, pas des trains ! Le fret ferroviaire a diminué de plus de 20 % depuis son ouverture à la concurrence. Et il n'y aurait pas de rapport entre ces deux phénomènes ? Bien sûr que si.

À l'inverse, regardons les endroits où le service public a été développé de la manière la plus fantastique qui soit, c'est-à-dire là où a été décidée la gratuité des transports en commun locaux. Je ne dis pas que cela soit possible partout. Mais là où ce choix a été fait, on a assisté à l'explosion de la fréquentation des transports.

M. Jean-Marc Zulesi. Et à une baisse de leur qualité !

M. Jean-Luc Mélenchon. La ville de Châteauroux a connu une augmentation de 200 % ; celle d'Aubagne, de 100 % ; celle de Castres, de 76 % ; celle de Dunkerque, de 40 %. Je choisis des villes de couleurs politiques différentes pour vous montrer que ce n'est pas une question d'idéologie, contrairement à ce que vous prétendez – encore que l'idéologie soit très importante.

On me dit souvent que la gratuité n'est pas normale. Ah bon ? Pourtant, le capitalisme entier vit de la gratuité : la gratuité de ce qu'il prend dans la nature et celle du travail humain accompli, dont il prend le résultat en valeur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Arrêtez !

M. Jean-Luc Mélenchon. Car bien sûr, quand un ouvrier travaille dix heures, on ne lui donne pas les dix heures de la valeur qu'il a produite ; on lui en donnera tout juste deux.

Par conséquent, le service public ne fait que remettre à la disposition du public la part de gratuité qui lui est confisquée le reste du temps.

Je tiens à dire aussi – parce qu'après tout, nous ne sommes pas que de petits comptables occupés à comparer des chiffres – que la gratuité des transports publics a également entraîné une baisse des incivilités. Ne me demandez pas pourquoi, je n'en sais rien ; cela a été ma surprise à la lecture de ces rapports.

Tout ce qui adoucit la vie de la société doit être bon. Je pense donc que c'est vous, chers collègues, qui avez une vision idéologique des bienfaits de la concurrence, au plan local comme au plan national. Vous dites qu'elle fera baisser les tarifs ; je vous ai démontré que c'était l'inverse en Allemagne et en Angleterre, et je pourrais vous faire la même démonstration pour la France.

On nous a répété sur tous les tons que privatiser Gaz de France ferait baisser les tarifs. C'est le contraire qui s'est produit : ils ont augmenté de 50 %. Chers collègues, me direz-vous que le volume de gaz naturel ou que la taille des réseaux a augmenté de 50 % ? Non, car vous ne pouvez pas le dire. De même, depuis que l'on a ouvert les tarifs de l'électricité à la concurrence, les prix ont augmenté de 49 %.

Ces articles, ces données, ces chiffres, ces faits doivent être évoqués. Sinon, en effet, c'est de l'aveuglement idéologique. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Je m'abstiendrai de répéter à ma façon les explications qu'a données Jean-Luc Mélenchon sur la gratuité des transports, car il me semble que nous devrions avoir un débat plus approfondi sur les mesures à prendre pour répondre aux enjeux des transports urbains.

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire et M. Jean-Marc Zulesi. Nous l'avons eu !

M. Pierre Dharréville. Monsieur Pancher, vous avez évoqué le fret ferroviaire. Il se trouve que je suis le député du premier port de France, celui de Marseille-Fos. En 2016, dix ans après l'adoption de ces mesures, nous en avons tiré le bilan. Nous avons constaté qu'elles avaient conduit à la suppression de 7000 postes, à la casse du réseau des gares de triage dans le pays et à la baisse du fret ferroviaire. Aujourd'hui, à Fos, seules 10 % environ des marchandises arrivant sur le port voyagent par le fer.

On voit donc que les promesses mirobolantes qui nous avaient été faites au moment de l'ouverture à la concurrence n'ont pas été tenues.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Il ne faut pas nous faire prendre des vessies pour des lanternes ! Le coût du service pour l'utilisateur dépend du niveau de subvention, que le service soit public ou privé. J'ai géré une structure intercommunale de transports en commun, service privé mis en concurrence, mais presque gratuit pour les usagers car il était subventionné. Alors, était-il gratuit parce que c'était un service privé ou un service public ? Ne me dites pas, monsieur le président Mélenchon, que cela marche moins bien en Allemagne parce que cela coûte plus cher ! Pas à nous, pas à nous !

Les ouvertures à la concurrence doivent être contrôlées, et toutes les parts de marché ne seront pas données à un seul opérateur. L'objectif est simplement d'aiguillonner les uns et les autres. N'accusez pas un système sous prétexte qu'il coûterait plus cher à l'utilisateur ! Tout dépend de l'effort financier du contribuable – parce que, in fine, c'est toujours l'utilisateur ou le contribuable qui paie, pas le roi de Prusse !

(L'amendement n° 392 n'est pas adopté.)

(L'article 38 est adopté.)

Article 38 bis AA

(L'article 38 bis AA est adopté.)

Article 38 bis A

M. le président. Les amendements n^{os} 412, 413 rectifié, 414 et 411 de Mme la rapporteure Zivka Park sont des amendements de coordination.

(Les amendements n^{os} 412, 413 rectifié, 414 et 411, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

(L'article 38 bis A, amendé, est adopté.)

Article 38 bis B

(L'article 38 bis B est adopté.)

Article 38 bis

M. le président. L'amendement n^o 91 de M. Guy Bricout est défendu.

(L'amendement n^o 91, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 38 bis est adopté.)

Articles 38 ter à 38 quinquies

(Les articles 38 ter, 38 quater et 38 quinquies sont successivement adoptés.)

Article 39

M. le président. Les amendements identiques n^{os} 391 de M. Hubert Wulfranc et 482 de Mme Mathilde Panot, visant à supprimer l'article, sont défendus.

(Les amendements identiques n^{os} 391 et 482, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Les amendements n^{os} 699 et 700 de Mme Valérie Lacroute sont défendus.

(Les amendements n^{os} 699 et 700, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 701.

M. Jean-Marie Sermier. Mme Lacroute en est la première signataire, mais elle se trouve dans sa circonscription pour préparer les Jeux olympiques avec trois ministres. L'amendement est défendu.

(L'amendement n^o 701, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 39 est adopté.)

Article 40

(L'article 40 est adopté.)

Article 40 bis

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, pour soutenir l'amendement n^o 144.

Mme Zivka Park, rapporteure. Il vise à mettre à jour le nom de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, qui devient Autorité de régulation des transports.

(L'amendement n^o 144, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 40 bis, amendé, est adopté.)

Article 40 ter A

M. le président. La parole est à Mme Sabine Rubin, pour soutenir l'amendement n^o 483 de suppression de l'article.

Mme Sabine Rubin. Nous demandons la suppression de l'article qui, sous couvert de désenclavement des territoires, ouvre la voie à la réalisation de nouveaux tronçons d'autoroutes, si possible offerts au privé. L'exposé des motifs du projet de loi le laisse entrevoir, en précisant que ces tronçons pourront être ouverts si le financement est couvert par une augmentation des tarifs raisonnable. Qu'est-ce qu'un « tarif raisonnable » pour un tronçon routier ?

Un article récent de France info révélait que les concessionnaires autoroutiers lorgnent depuis quelques années sur près de 10 000 kilomètres de réseau routier en France. Nous savons qu'une réflexion est actuellement conduite sur le sujet. Le ministre de l'action et des comptes publics et la ministre de la transition écologique et solidaire ont mis en place un groupe de travail sur l'évolution de la gestion du réseau routier national non concédé. Visiblement, vous êtes sur le point de passer à l'acte sur ce sujet.

Je réitère la demande formulée précédemment par mes collègues sur le bilan de la privatisation des autoroutes. Cela pourrait nous éclairer sur les modalités de gestion du privé !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Les prolongements autoroutiers obéissent à des normes obligatoires qui les rendent parfois difficilement réalisables du fait des conditions topographiques, d'un taux de rentabilité insuffisant au regard du potentiel de clientèle ou d'un gabarit inacceptable pour les populations dans des vallées étroites. C'est pourquoi, dans certains cas, c'est l'adossement de sections à gabarit routier qui peut aider à résoudre le problème d'engorgement ou de désenclavement.

Cette solution peut notamment s'imposer dans les zones montagneuses, nos collègues en seront sûrement contents, afin de remplacer les voies sinueuses des fonds de vallée par des liaisons sûres à carrefours dénivelés. Un tel système a été mis en œuvre sur l'A43 entre Saint-Michel-de-Maurienne et le tunnel de Fréjus. Cette souplesse peut être nécessaire pour assurer une meilleure fluidité du trafic. Néanmoins, l'élargissement est encadré par le droit européen et celui des péages. En pratique, les adossements ne peuvent concerner que des portions limitées de route ne présentant pas d'autonomie fonctionnelle et sur lesquelles le trafic est proche de celui de la section concédée. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Également défavorable. Nous avons longuement débattu des principes, des modalités et des évolutions futures des concessions, et il me semble que nous avons apporté les réponses nécessaires.

(L'amendement n° 483 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 764.

M. Jean-Marie Sermier. Il vise à adapter les infrastructures à la démographie du territoire. Il ne s'agit pas de ne construire de routes que dans les zones denses, comme certains pourraient le comprendre, mais d'aménager des infrastructures de voirie adaptées. Quand une route à deux ou trois voies, ou même davantage, est nécessaire à l'approche d'une agglomération, il faut pouvoir la faire, afin d'adapter les infrastructures à la population et au trafic. C'est extrêmement important.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Il est défavorable. Il s'agit de définir des situations dans lesquelles des portions de route peuvent être considérées comme des autoroutes. Cela résulte essentiellement, comme vous l'indiquez dans l'exposé sommaire de votre amendement, de contraintes topographiques, ce qui est bien. Ajouter une dimension démographique élargirait presque à l'infini les possibilités. Il est préférable d'en rester au critère topographique, qui est déjà assez large et intègre de nombreux critères.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. L'application réglementaire des textes tient évidemment compte des aspects démographiques. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Je préfère la réponse de M. le secrétaire d'État. Madame la rapporteure, on ne peut pas tenir compte que de la topographie : en Suisse, la topographie est très compliquée, mais on trouve, à l'entrée de Genève, de Lausanne et des villes des vallées, des tunnels et des ponts adaptés. Il est donc possible que les infrastructures soient adaptées au nombre de véhicules qui les empruntent, ce qui permet de réduire les émissions de CO₂ - car plus la voiture arrive rapidement à destination, moins elle consomme de carburant !

(L'amendement n° 764 n'est pas adopté.)

(L'article 40 ter A est adopté.)

Article 40 ter B

M. le président. La parole est à Mme Sabine Rubin, pour soutenir l'amendement n° 484, de suppression de l'article.

Mme Sabine Rubin. Il suit la même logique que le n° 483.

Au nom de dispositifs techniques très compliqués et sous prétexte d'améliorer le trafic, cet article et le précédent concèdent aux sociétés autoroutières des portions entières du réseau secondaire. C'est un prétexte : en réalité, l'entretien de ces routes coûte cher à l'État, si bien que vous souhaitez les transférer aux sociétés autoroutières ! Nous ne sommes pas

favorables au fait de confier l'entretien des routes à des entreprises privées : on connaît les désastres qu'un tel transfert peut occasionner !

(L'amendement n° 484, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 40 ter B est adopté.)

Article 40 ter C

(L'article 40 ter C est adopté.)

Article 40 ter D

(L'article 40 ter D est adopté.)

Article 41

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 776 rectifié et 139, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 776 rectifié.

Mme Zivka Park, rapporteure. Cet amendement ne vise qu'à compléter le n° 139 de Mme Ramlati Ali.

M. le président. La parole est à Mme Ramlati Ali, pour soutenir l'amendement n° 139.

Mme Ramlati Ali. En France métropolitaine et dans les territoires d'outre-mer, le code des ports maritimes est appliqué en totalité, à l'exception de la partie relative à la manutention portuaire, qui oblige les sociétés de manutention portuaire à verser les salaires mensuellement et à n'embaucher les dockers qu'en contrat à durée indéterminée, ces ouvriers devant posséder le certificat de qualification professionnelle. La conséquence de ce vide juridique et de l'absence de prise en compte de la loi du 8 décembre 2015 tendant à consolider et clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes, dite loi Bonny, et de son corollaire, la Convention collective nationale unifiée ports et manutention, est l'exclusion du territoire de Mayotte du droit commun en la matière. Il en résulte une mise en danger de la profession de la manutention portuaire, qui suscite de fortes inquiétudes et fragilise le port de Longoni, déjà dans une situation difficile.

Depuis sa départementalisation, en 2011, Mayotte s'inscrit dans un contexte d'application des lois et des règlements de la République. Le code maritime, notamment sa partie relative à la manutention portuaire, devrait y être appliqué, afin de mettre un terme à la forte précarité de la profession des ouvriers dockers à Mayotte.

Le présent amendement vise donc à l'encadrer juridiquement et à la sécuriser, afin que ces derniers disposent des mêmes droits que ceux dont jouissent leurs homologues métropolitains et ultramarins.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Chère collègue, je demande le retrait de votre amendement au profit du n° 776 rectifié, qui prévoit notamment une entrée en vigueur différée de la disposition que vous proposez.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Les deux amendements sont très proches. Je remercie Mme Ali de sa contribution. Nous préférons la rédaction adoptée par Mme la rapporteure, qui est un peu plus précise et plus englobante que la sienne. Je suggère donc le retrait de l'amendement de Mme Ali au profit de celui de Mme la rapporteure.

M. le président. Maintenez-vous l'amendement, madame Ali ?

Mme Ramlati Ali. Je le retire, monsieur le président. Je remercie le Gouvernement et la commission d'avoir entendu le cri des dockers mahorais.

(L'amendement n° 139 est retiré.)

(L'amendement n° 776 rectifié est adopté.)

(L'article 41, amendé, est adopté.)

Article 42

(L'article 42 est adopté.)

Article 43 bis

(L'article 43 bis est adopté.)

Article 44 bis

M. le président. La commission a supprimé l'article 44 bis. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 566, tendant à le rétablir.

Mme Sophie Auconie. Avant de présenter cet amendement de Stéphane Demilly, je profite de l'occasion pour défendre une proposition que nous avons formulée en première lecture et qui n'a pas été débattue aujourd'hui pour des raisons de recevabilité.

Demain, les réseaux du métro de Paris, notre capitale, par ailleurs deuxième agglomération d'Europe, seront totalement paralysés par une grève massive des agents de la RATP.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est le service public !

Mme Sophie Auconie. Nos concitoyens en subiront les conséquences, au nom de raisons catégorielles qui ne les concernent absolument pas, ...

M. Bruno Millienne, rapporteur. Tout à fait !

Mme Sophie Auconie. ... alors même que nous souhaitons que les Français réduisent l'usage de la voiture. En 2007, une loi adoptée par le Parlement visait à mettre en place un service minimum à la SNCF et à la RATP. Elle a permis de réelles avancées, notamment en matière d'information des voyageurs en cas de grève.

Toutefois, il n'existe toujours pas de service minimum réel. C'est pourquoi nous avons déposé un amendement, sur la base des travaux de notre ancien collègue Yves Jégo, que je salue, qui visait à assurer un véritable service minimum dans les transports publics. Nous proposons de faire en sorte que les directions d'entreprises de transport puissent faire appel

aux salariés indispensables. Il s'agissait également d'imposer un service minimum pour toutes les gares, dans le respect du principe de priorité de desserte.

Cela permettrait aux Français de se déplacer où qu'ils se trouvent sur le territoire, même en cas de service réduit, voire très réduit. Le droit de grève serait ainsi respecté, tout comme le principe de continuité des services publics.

Monsieur le secrétaire d'État, que pensez-vous de cette proposition ? Comment comptez-vous assurer la continuité du service public de transport, alors même qu'il n'existe aucune solution alternative aux transports publics de masse ?

Quant à l'amendement n° 566, il vise à modifier l'article L. 1324-7 du code des transports, qui dispose : « En cas de grève, les salariés relevant des catégories d'agents mentionnées dans l'accord collectif ou le plan de prévisibilité prévus à l'article L. 1222-7 informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer ».

Cette information est nécessaire aux entreprises de transport pour mettre en place l'accord collectif de prévisibilité. Or un délai de quarante-huit heures semble manifestement insuffisant pour leur organisation. Ne pourrait-on pas faire avancer la loi sur ce point ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Chère collègue, nous avons longuement débattu de ce sujet en première lecture. Si l'objectif de donner plus de visibilité aux usagers est partagé, l'équilibre entre le droit de grève – constitutionnellement garanti – et la continuité du service public doit être respecté. Il semble donc préférable de ne pas modifier la durée du préavis en vigueur. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Sur la disposition prévue par l'amendement, de nombreuses concertations avec les partenaires sociaux ont eu lieu. Aucune volonté d'extension de la durée du préavis de quarante-huit heures à soixante-douze heures ne s'est manifestée. Sur ce point, nous suivrons les recommandations issues des concertations.

Quant au service minimum, ce n'est pas la première fois qu'il est évoqué. Il soulève des problèmes constitutionnels, notamment en matière de conciliation, Mme la rapporteure l'a très bien dit, entre la continuité du service public et le droit de grève.

Madame Auconie, je me pencherai attentivement sur votre proposition, si d'aventure elle devait prospérer jusqu'au prochain débat que nous aurons en commission. Je suis tout à fait disposé à poursuivre le débat avec vous.

Je salue en passant la réactivité et la capacité d'anticipation dont a fait preuve la RATP s'agissant du mouvement social prévu demain. Elle a informé au mieux, me semble-t-il, les usagers des transports publics de la région parisienne.

(L'amendement n° 566 n'est pas adopté.)

Articles 45 à 48

(Les articles 45, 46, 46 bis, 46 ter et 48 sont successivement adoptés.)

Article 51

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 644.

M. Christophe Bouillon. Monsieur le président, vous me pardonnerez de ne pas consommer l'heure de temps de parole dont dispose encore mon groupe, et de me contenter d'indiquer que l'amendement est défendu. *(Rires.)*

Mme Sophie Auconie. On l'en sait capable !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Je vous remercie, monsieur Bouillon, mais l'avis de la commission n'en est pas moins défavorable.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Bien tenté ! *(Sourires.)*

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

M. le président. Maintenez-vous l'amendement, monsieur Bouillon ?

M. Christophe Bouillon. Je le retire, monsieur le président. *(L'amendement n° 644 est retiré.)*

(L'article 51 est adopté.)

Articles 52 à 62

(Les articles 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61 et 62 sont successivement adoptés.)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des articles du projet de loi.

EXPLICATIONS DE VOTE

M. le président. Nous en venons aux explications de vote.

Je rappelle que la Conférence des présidents a décidé que le vote sur le projet de loi, par scrutin public, aura lieu mardi 17 septembre, après la séance de questions au Gouvernement.

La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. À l'orée de ce débat, nous visions le triple A.

A comme ambition. Nous avons débattu des objectifs du texte fixés par le Gouvernement. Nous ne sommes pas d'accord avec les trajectoires retenues, même si nous souhaitons, comme vous, monsieur le secrétaire d'État, faire progresser la décarbonation des transports.

A comme aérien. Dès la première lecture, nous avons défendu plusieurs amendements visant à faire en sorte que cet important secteur des transports contribue à satisfaire notre exigence en matière de transition écologique, laquelle conjugue l'écologie et la justice sociale.

Les nombreux débats sur la taxation des carburants ont révélé un sentiment d'injustice, notamment lors du grand débat national, au cours duquel de nombreux citoyens ont

estimé qu'il n'était pas normal que ce secteur soit exclu de toute taxation et de toute contribution à notre effort en faveur de la transition écologique.

A comme argent. D'entrée de jeu, dès la première lecture du texte, nous avons soulevé la question du financement, notamment celui de l'AFITF. C'est ainsi que nous avons abordé les débats, voici plusieurs mois, tout comme beaucoup de nos collègues membres d'autres groupes, ainsi que les contributeurs des travaux du comité d'orientation des infrastructures, d'après lesquels 500 millions d'euros manquent au budget de l'AFITF.

Plusieurs propositions ont été avancées. Elles vont dans le bon sens. Toutefois, elles ne sont pas pérennes. De nombreuses propositions de financement sont susceptibles d'évoluer au cours des années à venir, ce qui ne garantit pas des financements durables. C'est regrettable.

S'agissant du financement des collectivités locales auxquelles vous souhaitez confier la compétence des mobilités, vous renvoyez le sujet à une réforme de la fiscalité locale qui interviendra sans doute bien tard et dont les contours sont encore assez flous.

S'agissant des financements en général, vous nous donnez rendez-vous à l'examen du projet de loi de finances. Il faudra alors que nous puissions vérifier sur pièces les propos, les annonces et les engagements avancés dans le cadre de ce débat. En tout état de cause, ce rendez-vous n'est pas pris pour le seul prochain projet de loi de finances, mais pour plusieurs, car il faudra confirmer les engagements pris à l'échelle pluriannuelle.

S'agissant de l'ambition, nous demeurons sur notre faim. Sur l'aérien, les choses avancent, mais il faut consentir un effort supplémentaire.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. C'est mieux !

M. Christophe Bouillon. Monsieur le secrétaire d'État, je compte sur vous pour agir à l'échelle européenne, ainsi que dans les instances internationales, comme l'a évoqué Mme la rapporteure Abba, et faire avancer le sujet dans le bon sens.

Enfin, sur l'argent et la question des financements, il faudra rassurer les collectivités territoriales désireuses d'assumer la compétence des mobilités.

Le triple A n'est pas atteint. Je conclurai quand même par un autre A, pour abstention.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Acceptation !

M. Christophe Bouillon. Le groupe Socialistes et apparentés s'abstiendra, de façon constructive, après avoir fait preuve d'une certaine exigence par le biais de ses amendements. Nous souhaitons pouvoir avancer en matière de mobilités.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. L'examen du texte en nouvelle lecture, en séance publique, nous a occupés trois jours. Si l'ambiance était sereine et détendue, si les arguments ont été développés avec vigilance d'un côté de l'hémicycle comme de l'autre, il faut bien reconnaître, par-delà les hommes et les femmes, que nous n'avons pas réussi à faire évoluer le texte.

Aucun groupe d'opposition n'est parvenu à marquer réellement de son sceau les quelques avancées du texte. Je le regrette, car il aurait pu bénéficier d'un certain consensus, dans la mesure où il présente pour l'essentiel un aspect technique, s'agissant notamment de l'ouverture des données des transports, des voitures – de plus en plus

mobiles, autonomes et connectées – et des nouveaux modes de déplacement, ainsi que de leur organisation dans les territoires. Tout cela est très technique, et nous aurions pu nous retrouver sur ces points.

Force est de constater que vous n'avez accepté que nous enrichissions ce texte, et que ce débat n'a finalement rien changé. C'est un rendez-vous manqué.

Sur les 90 kilomètres à l'heure, vos propositions sont incomplètes; les Français retiendront que les routes nationales, pourtant à fort gabarit, auront une limitation plus basse que d'autres.

Sur les autorités organisatrices de la mobilité, les intercommunalités, qui sont aujourd'hui financièrement opprimées, ne sont pas assurées de recevoir les financements adéquats. Vous avez fait des propositions que nous avons essayé d'expertiser, mais qui sont extrêmement compliquées. La ministre Élisabeth Borne, qui défendait ce texte au début de son examen – puisque nous avons changé de ministre depuis, et je vous renouvelle mes félicitations, monsieur le secrétaire d'État – avait précisé que la TVA progressait fortement; mais tout dépend de la consommation! Une expertise bien plus poussée est nécessaire, et nous ne sommes pas convaincus que les collectivités territoriales disposeront des financements dont elles auront besoin.

Sur le financement de l'AFITF, nous ne sommes pas plus persuadés. Il y a une cagnotte de 6 milliards d'euros, mais vous ne voulez pas trouver les moyens de baisser le train de vie de l'État des 500 millions d'euros qui permettraient de boucler le budget de l'AFITF!

Vous avez pris une mesure assez inique: l'arrêt, en 2040, des moteurs thermiques. Nous sommes les seuls au monde à prendre une telle décision! Or, vous savez bien que si nous sommes seuls, cela ne servira strictement à rien. Il faut se poser les vraies questions: ce genre de mesures d'affichage n'aide pas à traiter les problèmes de la planète.

L'ambiance, je le redis, était sympathique, et les hommes et les femmes qui ont pris des responsabilités sur ce texte sont d'un commerce tout à fait agréable. Mais, sur le fond, nous n'avons pas l'impression d'avoir pu contribuer à l'amélioration de ce texte.

Le groupe Les Républicains votera contre. Nous allons maintenant faire confiance aux sénateurs, et nous nous retrouverons plus tard pour une dernière lecture.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Nous avons eu de très beaux débats – presque deux ans, puisqu'ils ont commencé avec les Assises de la mobilité. Ce projet de loi est ainsi la conséquence directe d'une très vaste concertation nationale. Je n'ai qu'un seul regret à ce sujet: le délai entre la fin de cette belle concertation et la loi elle-même; car il faut toujours pouvoir rendre compte, quand on engage un débat, des résultats, et tout cela a mis malheureusement un peu trop de temps. Mais je voulais vous dire combien nous avons été satisfaits de travailler à ce projet de loi, et je vous en remercie, monsieur le secrétaire d'État, ainsi que vos services, qui ont fait preuve d'une grande écoute et d'une grande disponibilité. Nous avons fait ensemble, je crois, du bon travail.

Je me félicite également de la qualité des relations avec tous nos collègues ici présents, même si nous ne sommes pas d'accord sur tout.

Demain, la mobilité sera-t-elle améliorée? Oui! Ce texte prépare clairement la mobilité de demain, il faudrait être aveugle pour ne pas le voir. Les évolutions en ce domaine

sont très rapides, et ce projet de loi nous permettra de répondre à de nouveaux besoins environnementaux comme au besoin de se déplacer sur l'ensemble de notre territoire.

Bien sûr, tout ne se fera pas du jour au lendemain: les transports de demain seront entièrement différents de ceux d'aujourd'hui. Le modeste contributeur auquel le Premier ministre a confié une mission sur les nouvelles mobilités doit vous confier avoir été étonné de la vitesse à laquelle les changements se font – véhicules interconnectés, changements de comportements, nouveaux usages, tout cela est devant nous, et nous devons aussi nous montrer pédagogues vis-à-vis de nos électeurs.

Bien sûr, toutes les solutions ne figurent pas dans ce projet de loi. Sur le financement, même s'il y a eu des avancées, des interrogations demeurent. Monsieur Sermier, vous regrettiez la faiblesse des évolutions entre la première et la nouvelle lecture, mais nous avons tout de même obtenu des engagements supplémentaires, même s'ils ne sont pas encore à la hauteur de ce que nous demandions. Mme Élisabeth Borne a voulu nous rassurer sur ce point avant l'été, et nous a assurés que le dossier serait suivi. Je formule le vœu que le Parlement s'empare vraiment de cette question. Faites-nous confiance, monsieur le secrétaire d'État, et faites-nous aussi travailler sur le suivi de l'exécution de la loi! Il est important que vous ayez derrière vous des parlementaires qui rappellent les engagements pris.

La question des territoires n'est pas résolue non plus: nous aurions peut-être pu aller plus vite, notamment pour répondre aux besoins de la ruralité.

Sur les modes de transports, nous avons vu une belle avancée sur la taxation du transport aérien, mais il faudra que les transporteurs maritimes comprennent qu'ils devront un jour contribuer eux aussi – et, je l'espère, très rapidement. Il n'est tout de même pas normal que le transport maritime soit le seul secteur exonéré de la taxe carbone! C'est fou!

Nous aurions également rêvé de meilleures harmonisations. Dans le domaine des 80 ou 90 kilomètres à l'heure, il faut bien sûr prêter attention aux enseignements de l'accidentologie. Mais le Gouvernement aurait dû, à mon sens, lâcher un peu de lest! Vous n'y êtes pour rien, monsieur le secrétaire d'État, mais le manque de coordination entre les routes nationales et les routes départementales est regrettable.

Une partie des députés du groupe Libertés et territoires s'abstiendront vraisemblablement. Moi-même, tout en restant vigilant, je voterai pour ce projet de loi.

Je redis pour terminer le plaisir que j'ai ressenti à travailler avec cette administration.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Très bien!

M. le président. La parole est à Mme Sabine Rubin.

Mme Sabine Rubin. J'ai pris ce dossier en cours de route, si vous me permettez l'expression, mais au vu des échanges auxquels j'ai assisté cet après-midi, j'estime que la motion de rejet préalable défendue par mon collègue Loïc Prud'homme et l'intervention en discussion générale de mon collègue François Ruffin ont parfaitement résumé l'esprit de cette loi.

C'est d'abord un texte qui est très loin d'être à la hauteur de l'urgence écologique – sujet sur lequel tous nos amendements ont été balayés d'une main. S'il fallait encore un

exemple pour illustrer votre manque d'ambition en la matière, ce projet de loi conforte l'abandon du train des primeurs entre Perpignan et Rungis !

Vous ne remettez aucunement en cause le modèle du tout-voiture, et vous n'avez aucune ambition en matière d'aménagement, aucune alternative. Je l'ai vu cet après-midi : vous apportez votre soutien au canal Seine-Nord Europe, sans rien proposer pour la reconstitution du réseau de voies navigables à petit gabarit.

Il s'agit donc d'un texte d'un vert très pâle, qui n'est en outre aucunement populaire.

Ainsi, vous soutenez le projet de liaison Charles-de-Gaulle Express, mais vous ne prévoyez rien pour le RER B, pourtant utilisé par 900 000 Franciliens tous les jours en surchauffe, à l'instar du climat – sans même évoquer les zones à faibles émissions, mesure anti-pauvres plus qu'écologique.

En revanche, ce texte arrive, une fois de plus, à soutenir les entreprises. Bien sûr, c'est votre idéologie : vous refusez de la voir, mais nous la lisons, nous, dans ce texte. Vous voulez privatiser des portions de routes ; vous voulez ouvrir la RATP à la concurrence ; en revanche, sur les niches fiscales accordées aux très grands pollueurs que sont les secteurs du transport routier et du transport aérien, c'est silence imposé !

Le groupe La France insoumise sera donc une fois de plus contraint – oui, contraint – de voter contre ce projet de loi.

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Je voudrais commencer par un peu de *fact-checking*, face au tissu d'approximations que nous venons d'entendre. En particulier, on ne peut pas dire que ce texte n'est pas populaire ! D'un point de vue purement factuel, un sondage Odoxa paru en juin dernier nous apprend que 72 % des Français sont favorables à ce projet de loi d'orientation des mobilités.

Lorsque nos débats ont commencé, il y a plusieurs mois, nous nous sommes trouvés face à de nombreux défis. Le premier d'entre eux, c'est de lutter contre la fracture sociale et territoriale et d'offrir, partout, une alternative à la voiture individuelle. Pour cela, nous croyons au sur-mesure : il faut faire de la dentelle. Nous ouvrons donc de larges possibilités d'action aux élus locaux, et c'est une bonne chose : nous avons levé les freins. Nous reparlerons des financements lors de la discussion du projet de loi de finances, qui sera le lieu idoine. Nous serons vigilants pour que les élus locaux disposent des financements suffisants pour définir une politique de mobilité sur leur territoire.

Il y a aussi le défi de l'innovation, cher à Béangère Couillard : comment intégrer les nouveaux moyens de déplacement, par exemple les trottinettes électriques ? Dans quelles conditions procéder à l'ouverture des données, et comment protéger nos concitoyens ?

Sur le défi écologique, l'un des plus importants de notre siècle, on ne peut pas dire que nous n'avons pas avancé : fin de la vente des véhicules utilisant des énergies fossiles en 2040, zones de faibles émissions... De nombreuses mesures sont présentes dans ce texte.

Il y a enfin un défi financier : nos projets doivent être soutenables. Après le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron, nous lancerons les projets en plusieurs phases. Nous mettrons un point d'honneur à mener à bien en particulier la régénération des petites lignes, afin d'offrir une alternative à la voiture.

Bref, nous avons répondu à de nombreuses questions. Je n'oublie pas la sécurité routière, dont nous avons également débattu en commission puis en séance publique.

Il s'agit là d'un véritable travail de co-construction. C'est vrai, peu d'amendements ont été adoptés en nouvelle lecture, et nous l'assumons. Mais n'oublions pas tout ce qui a été fait, en commission comme dans l'hémicycle, en première lecture ! Je tiens d'ailleurs à féliciter l'ensemble des groupes. Je félicite également notre nouveau secrétaire d'État, M. Jean-Baptiste Djebbari, pour sa parfaite gestion de ces débats.

Le groupe La République en marche votera évidemment pour ce projet de loi, et soutiendra le Gouvernement pour que son application soit une réussite.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Le Gouvernement a changé de visage, mais le texte lui-même est resté en l'état ! Vous n'êtes pas parvenus à convaincre les députés du groupe GDR que ce texte était à la hauteur des enjeux, et nous ne le voterons donc pas. Cela ne surprendra personne, mais je remercie ceux qui sont restés pour écouter mon propos ! (*Sourires.*)

Votre vision de la réponse aux enjeux actuels, c'est une vision libérale. J'en veux pour preuve le sort que vous entendez réserver à ce grand service public qu'est la RATP. Une grande mobilisation des agents aura d'ailleurs lieu demain, qui mesurent la gravité du coup qui va être porté à cet outil. Ils veulent le défendre, pour les habitantes et les habitants d'Île-de-France qui ont besoin de la RATP pour leurs déplacements du quotidien, mais aussi pour toutes celles et tous ceux qui viennent en Île-de-France et qui savent pouvoir compter sur elle.

Bien sûr, les défis que la RATP doit relever pour être à la hauteur des exigences contemporaines sont grands. Mais il y a là un symbole éclatant de la vision libérale forcenée qui, finalement, continue de vous habiter au fil du temps.

Avec une telle vision, on peut comprendre que vous ne soyez pas à la hauteur des enjeux et des défis posés : les défis des transports du quotidien, mais aussi de l'aménagement du territoire, de la planète et de l'environnement.

Je vis dans un endroit où la pollution atmosphérique est élevée. Les concentrations industrielles locales en sont sans doute partiellement responsables, mais la moitié des émissions polluantes y provient des transports. Or je ne vois pas trace, dans le projet qui est sous nos yeux, d'une véritable ambition, de véritables moyens qui pourraient permettre de relever ce défi du transport des marchandises et des voyageurs, et en particulier du transport collectif. Vous vous en remettez bien souvent, dans vos propos, à ce que vous pouvez attendre du marché, des start-ups, qui inventeraient les nouvelles mobilités de demain. Or nous avons besoin de débats politiques et de leviers politiques forts pour agir. Il nous semble donc que les propositions qui sont sur la table sont loin d'être au niveau.

J'en terminerai en disant que votre traitement des investissements nous inspire de vives préoccupations : pendant que vous expliquez, au nom de la dette, qu'il faut refuser de trop investir, nous créons une dette environnementale qui pèse dès aujourd'hui sur les femmes et les hommes de notre pays

et de toute la planète. Je crois que nous avons véritablement besoin de nous mettre à la page, et de nous hisser à la hauteur de ce qui est attendu de nous.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. Depuis la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, aucune réforme de la politique générale des mobilités n'avait été étudiée ni soumise au débat dans cet hémicycle. Le groupe UDI et indépendants considère donc que c'est une grande avancée pour nos territoires et pour les politiques de mobilité de notre pays.

Le texte aurait certes pu être beaucoup plus ambitieux. Nous mesurons tous que la dépense publique est un élément indispensable, auquel vous êtes très attentifs. Nous veillerons à ce que tout cela progresse dans le temps.

Nous voulons noter les points positifs de ce texte, qui apporteront de vrais progrès à l'ensemble des territoires et des citoyens : une programmation pluriannuelle des investissements et des infrastructures, des mobilités plus propres, grâce au vélo et à la décarbonation des transports terrestres d'ici à 2050, ou encore l'encadrement des mobilités connectées. Tous ces points permettront de grandes avancées.

Nous notons aussi des manques, notamment dans les modalités de financement des investissements dans les infrastructures. Nous serons au rendez-vous que vous nous avez donné au moment du débat sur le projet de loi de finances.

Sur la décarbonation des transports aériens et maritimes, nous vous donnerons rendez-vous, monsieur le secrétaire d'État. Je considère, pour ma part et au titre de notre groupe, que c'est un sujet que vous devez porter au niveau européen. Vous devez défendre cet objectif d'un point de vue européen, parce que, une fois encore, si la France était la seule à travailler dans ce sens, cette action jouerait en sa défaveur du point de vue de la concurrence. Je voudrais donc vraiment que vous puissiez mettre le sujet sur la table de l'Union européenne.

Et puis nous regrettons – et moi particulièrement, parce que je vis dans un secteur rural – l'absence d'engagements pour de véritables solutions en matière de transport dans les zones rurales, pour leur désenclavement, et pour répondre au mouvement social qui a notamment été la conséquence de l'augmentation simultanée du prix du carburant et des taxes sur le carburant. Nous devons avoir des alternatives à leur proposer. Sur ce point, monsieur le secrétaire d'État, je solliciterai un rendez-vous afin que nous en parlions ensemble, après la publication du rapport préfectoral. En attendant, nous voterons le projet de loi.

M. le président. Les explications de vote sont terminées. Je vous rappelle que le vote par scrutin public aura lieu mardi, après les questions d'actualité.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, mardi 17 septembre, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

Vote par scrutin public du projet de loi d'orientation des mobilités ;

Discussion des propositions de loi ordinaire et organique adoptées par le Sénat visant à clarifier diverses dispositions du droit électoral.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures cinquante.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA