

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du jeudi 12 septembre 2019

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1^{re} séance 7759

2^e séance 7795

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

5^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} 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. SYLVAIN WASERMAN

1. Mobilités (p. 7761)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 7761)

Rappel au règlement (p. 7761)

M. François Ruffin

M. le président

Article 26 CB (p. 7761)

Amendements n^{os} 472, 495

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

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

Amendements n^{os} 299, 751

Article 26 C (p. 7763)

Amendement n^o 368

Article 26 (p. 7763)

Mme Aude Luquet

Amendement n^o 594

Amendement n^o 595

Amendements n^{os} 96, 585, 750, 309, 478, 755

Amendements n^{os} 303, 496, 752, 447, 127, 186

Amendements n^{os} 101, 115

Article 26 bis A (p. 7768)

Article 26 bis (p. 7768)

Amendement n^o 738

Article 27 (p. 7768)

Amendements n^{os} 387, 479, 208, 62, 311

Article 28 (p. 7771)

Amendements n^{os} 388, 480, 756

Amendements n^{os} 64, 739

Amendement n^o 68

Amendements n^{os} 66 et 740, 82, 190

Articles 28 bis A à 29 ter (p. 7775)

Article 1^{er} A et rapport annexé (*précédemment réservé*) (p. 7775)

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

Suspension et reprise de la séance (p. 7775)

Amendement n^o 460

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

Amendements n^{os} 573, 314

Amendements n^{os} 135, 25, 315, 316, 374, 463

Amendements n^{os} 129, 23

Amendements n^{os} 24, 317, 758, 465

Amendement n^o 377

Amendements n^{os} 7, 318, 181

Amendements n^{os} 12, 319

Amendements n^{os} 466, 379, 459, 467

Amendements n^{os} 759, 376

Amendements n^{os} 380, 468

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 7793)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. SYLVAIN WASERMAN

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf 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. Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'article 26 CB.

Rappel au règlement

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

M. François Ruffin. Rappel au règlement fondé sur l'article 58, alinéa 1. Nous examinons un projet de loi relatif aux mobilités...

M. le président. Pardonnez-moi de vous interrompre, mais je vous rappelle qu'en vertu du nouveau règlement, l'on ne peut pas se contenter d'invoquer l'article 58. Vous devez préciser le fondement de votre rappel au règlement.

M. François Ruffin. Il ne s'appliquera qu'au 1^{er} octobre!

M. le président. Pas du tout! Il est entré en vigueur dès le 1^{er} septembre. Veuillez préciser l'article sur lequel se fonde votre rappel au règlement.

M. François Ruffin. Le bon déroulement des débats! Nous avons appris hier que la SNCF mettait fin à la liaison ferroviaire Perpignan-Rungis.

M. le président. Pardonnez-moi, monsieur Ruffin, mais sans vouloir être procédurier...

M. François Ruffin. Vous l'êtes.

M. le président. Non, mais je suis garant du respect du règlement, lequel prévoit, depuis le 1^{er} septembre, que l'on ne peut plus interrompre les débats en prenant la parole pour un rappel au règlement fondé sur l'article 58 ou le bon déroulement des débats: il faut préciser l'article qui aurait été enfreint dans la conduite des débats.

J'insiste sur ce point, non pour le plaisir d'être procédurier, mais pour vous faire comprendre la philosophie du rappel au règlement. Vous devez préciser dans quelle mesure le règlement n'a pas été respecté.

La parole est à M. François Ruffin.

M. François Ruffin. Dans ce cas, je demande une suspension de séance pour obtenir des explications au sujet de la liaison Perpignan-Rungis.

M. le président. Avez-vous la délégation de votre groupe à cet effet?

M. François Ruffin. Non.

M. le président. Prenez le temps de trouver la personne qui dispose de la délégation et je vous accorderai, bien évidemment, cette suspension de séance.

Article 26 CB

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 472 et 495, tendant à supprimer l'article 26 CB.

La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement n^o 472.

M. Gérard Menuel. Ce projet de loi prévoit de nouvelles mesures pour renforcer le renouvellement des flottes publiques et privées. Ces obligations vont dans le bon sens.

Or, l'article 26 CB prévoit de repousser au 1^{er} janvier 2023 les obligations de verdissement des flottes incombant aux loueurs de véhicules et aux entreprises de plus de cent véhicules pour les « véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises qui correspondent à la catégorie N1 », à savoir les véhicules utilitaires légers, ou VUL. Ce report nous paraît injustifié.

D'une part, cet article aura pour effet de ralentir et de retarder la conversion écologique d'une portion non négligeable du parc automobile, responsable de 19 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur français des transports.

D'autre part, des offres de VUL à faibles émissions existent aujourd'hui sur le marché et sont appelées à se développer dans les prochaines années.

Cet amendement tend par conséquent à supprimer ce report qui ralentira la conversion des VUL au profit de motorisations plus propres et fera obstacle à la décarbonation du secteur des transports.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 495.

M. Matthieu Orphelin. L'enjeu lié aux véhicules utilitaires légers est important, pour ce qui concerne tant la pollution locale que l'émission de CO₂. L'amendement vise donc à supprimer le délai supplémentaire de trois ans, comme vient de l'exposer M. Menuel.

Je vous proposerai par la suite un autre amendement qui vise à tenir compte du faible marché des gros VUL.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous avons abordé ce sujet en commission la semaine dernière. Vous nous alertez, monsieur Menuel, quant au risque encouru. Cet article a été introduit en première lecture à la suite d'un amendement de Mme Valérie Lacroute. Je reconnais bien les arguments que vous invoquez car nous avons, nous aussi – soyons clairs et transparents –, discuté avec les représentants de l'AFHYPAC, l'Association française pour l'hydrogène et les piles à combustible, et de Renault, pour ne citer qu'eux.

Cela étant, et M. Orphelin l'a d'ailleurs rappelé, la gamme disponible de véhicules utilitaires légers à faibles émissions est assez restreinte. Par crainte que les obligations minimales prévues ne soient atteintes par l'ensemble des entreprises au 1^{er} janvier 2022, nous avons pensé en reporter l'entrée en vigueur. Après réflexion, et à la suite de la discussion que nous avons eue en commission la semaine dernière, il semble que nous devrions nuancer notre position. M. Orphelin présentera ainsi l'amendement n° 751, auquel je serai favorable.

En l'état, ces deux amendements de suppression me semblent excessifs, aussi y serai-je défavorable. En revanche, je suis d'accord avec la proposition que M. Orphelin nous fera un peu plus tard et qui permettra d'appliquer cette mesure dès le 1^{er} janvier 2022 à certains types de véhicules.

Rappelons enfin que les pourcentages de véhicules à faibles émissions que nous prévoyons d'inscrire dans la loi sont des minimums, des planchers et non des plafonds. Rien n'empêche une entreprise qui souhaiterait, pour des raisons qui lui sont propres, investir dans le verdissement de sa flotte, de dépasser ces planchers sans attendre l'échéance que nous fixons.

Ne dramatisons pas la situation. Je vous invite à retirer ces amendements au bénéfice de l'amendement n° 751.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je souscris à l'argumentation du rapporteur. Il convient de distinguer entre les véhicules utilitaires légers de plus de 2,6 tonnes, pour lesquels le marché n'est pas encore mature, et les autres, pour lesquels le report ne s'impose pas. Le dispositif proposé par l'amendement n° 751 de

M. Orphelin permet de régler la question des véhicules utilitaires plus légers, de moins de 2,6 tonnes, et le Gouvernement y sera favorable.

Il convient de distinguer les véhicules de plus de 3,5 tonnes des autres utilitaires car l'offre en VUL « lourds » à très faibles émissions est encore peu développée. Si un report pur et simple de l'obligation de verdir sa flotte appliqué à l'ensemble des VUL ne s'impose pas, il paraît nécessaire d'aménager l'obligation pour les VUL lourds, ce que prévoit l'amendement n° 751 de M. Orphelin puisqu'il tend à limiter le report de l'échéance du 1^{er} janvier 2022 au 1^{er} janvier 2023 aux seuls véhicules compris entre 2,6 et 3,5 tonnes. Le Gouvernement y sera favorable.

J'en profite pour répondre d'un mot à M. Ruffin, qui m'interroge à propos de la ligne de train Perpignan-Rungis. De telles annonces sont courantes, mais le cadre reste clair : la ligne de fret Perpignan-Rungis, qui est saisonnière, prend fin chaque année le 15 juillet, pour reprendre début novembre.

Le problème qui se pose est que ce train n'emporte pas suffisamment de marchandises. Le Gouvernement souhaite, par conséquent, rassembler régulièrement autour d'une table le marché de Rungis, le marché de Perpignan et la région Occitanie – c'était le cas hier encore – pour remettre des marchandises dans ce train et lui permettre de fonctionner à compter du 28 octobre, quel que soit son opérateur.

Rien n'a changé, il n'y a pas d'annonce nouvelle, mais le Gouvernement se mobilise. J'espère que cette clarification aura été utile.

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

M. François Ruffin. Ce sont justement les conclusions de la réunion d'hier qui nous inquiètent. Nous souhaiterions d'ailleurs qu'elles soient davantage rendues publiques et que vous les confirmiez, ou non. Ce que nous entendons, c'est que la SNCF aurait décidé de se retirer durablement de la liaison Perpignan-Rungis, et non pas seulement jusqu'au 25 octobre. Vous le niez, mais faites attention car, sur ce dossier, nous avons déjà entendu de Mme la ministre nombre de promesses et de mensonges. N'en ajoutez pas.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Je retire mon amendement.

(L'amendement n° 495 est retiré.)

(L'amendement n° 472 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 299 de M. François-Michel Lambert est défendu.

(L'amendement n° 299, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 751.

M. Matthieu Orphelin. Cet amendement tend à limiter le report de l'obligation de verdissement des flottes de véhicules légers aux seuls VUL dits lourds, à savoir la tranche des véhicules dont le poids total autorisé en charge est proche de 3,5 tonnes.

(L'amendement n° 751, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 26 CB, amendé, est adopté.)

Article 26 C

M. le président. La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n° 368.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement tend à permettre au Gouvernement d'évaluer la proposition du maire de Cannes, M. David Lisnard, d'étendre les pouvoirs de police portuaire des maires des communes littorales, qui sont de plus en plus gênés par les bateaux de croisière dont il convient de limiter les désagréments. Tout le monde se souvient des images de l'accident évité de justesse à Venise, cet été. Cette mesure ne permettrait pas seulement d'éviter les accidents : elle renforcerait les moyens de lutter contre la pollution atmosphérique. Selon les ONG, en effet, quatre-vingts bateaux de la plus importante compagnie de croisière émettent dix fois plus de soufre que les 260 millions d'automobilistes européens.

M. Matthieu Orphelin. Bravo !

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Avis défavorable, car la commission a souhaité simplifier la rédaction du rapport relatif à la décarbonation des transports aérien et maritime, prévu à cet article. En particulier, nous ne souhaitons pas dresser la liste de technologies particulières.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Le pouvoir de police est détenu par le préfet. Par ailleurs, des actions sont menées en ce sens au niveau national et international, notamment le projet porté par l'Organisation maritime internationale. Les objectifs que vous poursuivez avec cet amendement semblent ainsi satisfaits et je vous invite donc à le retirer.

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

M. Paul-André Colombani. Je ne retirerai pas cet amendement important. La réponse du Gouvernement reflète, une fois encore, sa volonté de ne pas accorder davantage de pouvoirs aux élus locaux. Ceux-ci possèdent déjà certaines compétences en matière de police portuaire, mais à Ajaccio, par exemple – qui est la ville que je connais le mieux –, on est tout de même obligé d'accepter dans le port, les jours où les seuils de pollution sont atteints, en plus des bateaux qui assurent la continuité territoriale, des paquebots de croisière qui émettent de soufre en veux-tu, en voilà.

(L'amendement n° 368 n'est pas adopté.)

(L'article 26 C est adopté.)

Article 26

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Je tenais à intervenir au sujet de cet article, en particulier de son alinéa 23 qui tend à inciter les employeurs à prendre en charge, sous la forme d'un forfait mobilité durable, tout ou partie des frais engagés par les salariés qui utiliseraient un moyen de transport vertueux pour se rendre sur leur lieu de travail. Plusieurs moyens sont visés et un décret rend possible d'inclure dans ce forfait d'autres services de mobilité partagée.

Le groupe du Mouvement démocrate et apparentés souhaiterait que ce soit le cas des services de partage automobile à faibles émissions, qui visent au remplacement d'un véhicule ancien par un véhicule neuf et moins polluant pour un budget équivalent, grâce à un financement partiellement issu des revenus du partage, le propriétaire s'engageant à partager son véhicule au moins une semaine par mois.

Les zones à faibles émissions étant amenées à se multiplier, cette mesure apporterait une réponse simple et rapide aux personnes à faibles revenus qui, faute d'autre solution, restent dépendantes de la voiture individuelle et n'ont pas les moyens d'abandonner leur véhicule à vignette Crit'Air de classe 5 pour un véhicule de classe 0, 1 ou 2.

Outre qu'il permettrait de rajeunir et de verdir le parc automobile, le partage de véhicules de particuliers ou d'entreprises optimiserait l'utilisation des véhicules, diminuant ainsi la taille du parc et son empreinte sur la voirie, ce qui se traduirait par une diminution des émissions de polluants atmosphériques et autres nuisances.

Je conclurai en rappelant que, sur quarante millions de véhicules circulant en France, quinze millions sont âgés de plus de dix ans, et que les mesures de restriction d'entrée dans la capitale qui ont été annoncées pourraient, à terme, toucher un million de véhicules, puis deux et trois millions, et encore davantage.

Tous ces éléments plaident en faveur de cette solution alternative, qui étend les possibilités de déplacement durable à des territoires aujourd'hui isolés et permet de réduire les inégalités territoriales.

Monsieur le secrétaire d'État, le groupe du Mouvement démocrate et apparentés souhaite que vous acceptiez de travailler sur ce sujet et de prendre en compte sa proposition, qui tend à favoriser la circulation de véhicules plus propres et moins nombreux.

M. le président. Sur l'article 26, je suis saisi d'un amendement de coordination, n° 594, de M. Jean-Luc Fugit.

(L'amendement n° 594, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 595 de M. Jean-Luc Fugit, est rédactionnel.

(L'amendement n° 595, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 96 et 585.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 96.

Mme Sophie Auconie. Cet amendement vise à maintenir à 100 salariés le seuil à partir duquel s'applique actuellement le plan de mobilité. L'abaissement de ce seuil à 50 salariés, qui procède du vote d'un amendement, représente une contrainte technique et administrative supplémentaire qui serait difficile à assumer, notamment pour les PME, qui ne disposent pas des ressources internes leur permettant de répondre à ce type d'obligation.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 585.

M. Jean-Marie Sermier. Nous défendons ici une certaine souplesse. De fait, si les plans de mobilité sont importants – et le groupe Les Républicains a voté en faveur des articles correspondants –, ces plans sont surtout adaptés aux grandes entreprises.

En effet, dans les PME, le personnel se connaît et connaît le chef d'entreprise ; il a la capacité d'organiser, indépendamment d'un plan de mobilité, un système de covoiturage sans qu'il soit nécessaire d'instaurer une politique en la matière. Il s'agit donc de respecter le bon sens des dirigeants et du personnel de ces entreprises de 50 à 100 salariés, qui restent de petites sociétés. Le Gouvernement ne souhaitant pas compliquer la vie des PME, nous l'invitons à conserver le seuil de 100 personnes.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. En première lecture, nous avons rendu obligatoire le dialogue social au sein de l'entreprise sur la mobilité, et donc sur les déplacements domicile-travail, au titre de la QVT, la qualité de vie au travail. Les partenaires sociaux qui ont travaillé à la création du forfait mobilités durables se sont accordés sur ce seuil de 50 salariés : il ne s'agit pas de revenir en arrière. L'adoption de l'amendement priverait nombre de salariés – ceux des entreprises de 50 à 100 salariés – de la possibilité de bénéficier de ce forfait. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Cet amendement est important pour les salariés et, pour les mêmes raisons que M. le rapporteur, je crois nécessaire de maintenir le seuil à cinquante. Tout d'abord, il s'agit du seuil à partir duquel les discussions sur les questions de mobilité deviennent obligatoires, notamment sur la question cruciale des trajets domicile-travail.

Ensuite, ce seuil de 50 personnes est celui à partir duquel on estime qu'une entreprise a atteint la taille critique lui permettant de proposer à ses travailleurs des opérations de mutualisation des déplacements.

Pour ces deux raisons, il me semble que l'abaissement du seuil à 50 salariés ne complique pas d'une manière significative le travail des employeurs de TPE-PME et permet de généraliser un dispositif très bénéfique pour les salariés qui, comme on a pu le constater ces derniers temps, connaissent des difficultés importantes pour effectuer ces trajets du quotidien.

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

Mme Valérie Lacroute. L'abaissement du seuil alourdit le travail des entreprises, d'autant plus qu'à ce jour, il n'est pas certain que toutes les entreprises de plus de 100 salariés aient mis en place des plans de mobilité. À cet égard, je pense tout particulièrement aux administrations, à commencer par l'Assemblée nationale.

Ainsi, la semaine dernière, les parkings de l'Assemblée étaient en travaux. Venant à Paris pour trois jours et ayant beaucoup à faire, j'étais venue en voiture.

M. Matthieu Orphelin. Oh non !

M. Jean-Charles Colas-Roy. Et le climat ?

Mme Valérie Lacroute. Le parking du 101, rue de l'Université était plein, alors même que les travaux de l'Assemblée nationale n'avaient pas encore repris et que les parlementaires n'étaient pas tous revenus. J'en déduis que ce parking était en grande majorité occupé par des fonctionnaires.

Je ne suis donc pas certaine que le plan de mobilité que l'on entend imposer aux entreprises de plus de cinquante salariés soit effectif dans une administration comme la nôtre, où de très nombreux fonctionnaires se rendent en voiture, ce qui est regrettable.

Imposer à des PME de 50 salariés un dispositif, certes louable et qu'il faudra mettre en place, mais que certaines entreprises de 100 salariés, dont l'Assemblée nationale, n'appliquent pas, c'est un peu fort de café !

M. Jean-Charles Colas-Roy. On en aurait bien besoin !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous parlons ici du seuil rendant obligatoires les négociations, qui s'imposeront aux entreprises dès lors qu'elles disposent d'un site physique de plus de cinquante salariés. Rien n'empêche, en revanche, un employeur – y compris cette auguste maison – de mener les actions que vous appelez de vos vœux en matière de mobilité de son personnel.

(Les amendements identiques nos 96 et 585 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n°750.

M. Christophe Bouillon. Les négociations annuelles sont un moment important de la vie des entreprises, car elles permettent aux représentants du personnel et à la direction d'aborder des sujets comme les conditions de travail et la rémunération. Elles seraient aussi l'occasion de faire avancer la réflexion sur les déplacements à l'échelle de l'entreprise.

La situation de notre assemblée, qui vient d'être évoquée, confirme que la mise en œuvre de plans de déplacements a été difficile pour les entreprises, qui ont été très peu nombreuses à s'y lancer.

Le Gouvernement a fait, avec raison, le choix de lancer un forfait mobilités durables. Il me semble important que l'ensemble des questions relatives aux déplacements au sein de l'entreprise puisse être discuté à l'occasion des négociations annuelles, afin d'avancer. Cela permettra aux salariés de prendre conscience des déplacements qu'ils effectuent et incitera peut-être les entreprises à se tourner vers les collectivités locales, détentrices de la compétence en matière de mobilités, pour bâtir avec leur aide un véritable plan de déplacements d'entreprise. L'examen de cet article me semble être le bon moment pour mener cette réflexion.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Monsieur Bouillon, votre proposition d'instaurer des négociations professionnelles annuelles en matière de mobilité est déjà satisfaite par le texte adopté en première lecture, puisque les discussions obligatoires sur la mobilité, notamment entre le domicile et le travail, ont été incluses au titre de la QVT.

Par ailleurs, deux points de votre amendement sont en décalage avec la philosophie initiale du texte : premièrement, l'idée de rendre obligatoire ce forfait mobilités ne correspond

pas à l'équilibre trouvé entre les partenaires sociaux lors de la première lecture ; deuxièmement, votre proposition, si elle est applicable aux mobilités actives, ne prévoit pas d'incitations financières au covoiturage, ce dont il serait dommage de se priver. Je demande donc le retrait de l'amendement, ou j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Votre amendement est satisfait, monsieur Bouillon, car les négociations obligatoires sur la qualité de vie au travail sont annuelles. De plus, nous avons introduit des négociations obligatoires en matière de mobilité pour les entreprises de plus de cinquante salariés, dont le forfait mobilités durables est l'une des modalités pratiques. Le Gouvernement s'est par ailleurs engagé à tirer un bilan de ce dispositif dans les dix-huit mois.

(L'amendement n° 750 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n° 309.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement rend éligibles au forfait mobilités durables les voitures particulières à très faibles émissions, les véhicules à deux ou trois roues et les quadricycles à moteur électrique, ainsi que l'autopartage et le motopartage.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Comme je l'ai dit en commission la semaine dernière, cet amendement est déjà satisfait par le texte adopté en première lecture. Demande de retrait.

(L'amendement n° 309, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 478.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement vise à permettre le cumul du forfait mobilités durables avec le remboursement par l'employeur de 50 % des frais d'abonnement aux services de transport en commun.

Il nous a été rétorqué que ce cumul était déjà possible dans la limite d'un plafond de 400 euros. Nous souhaitons la suppression de ce plafond, qui est largement dépassé lorsqu'on associe l'usage du vélo à un abonnement TER. La prise en compte de ces dépenses est pourtant la moindre des choses si nous voulons inciter les gens à abandonner la voiture et parvenir à un report modal massif.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement de M. Prud'homme est déjà satisfait : l'alinéa 46 de l'article 26 prévoit la possibilité de cumuler le forfait mobilités avec le remboursement des frais de transport en commun. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. La rédaction actuelle de l'article 26 autorise ce cumul dans la limite d'un plafond de 400 euros ou du montant de la prise en charge des transports en commun, quand elle excède ce plafond.

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

M. Loïc Prud'homme. Pardonnez-moi de le dire, mais je trouve hallucinant que, face à un défi climatique sans précédent, on nous fasse des réponses d'épicier et qu'on plafonne à 400 euros la prise en charge de déplacements qui cumulent plusieurs modes de transport, comme le train et le vélo. Nous demandons qu'il soit possible de dépasser ce plafond lorsque cela permet de prendre en charge les frais de transport de manière plus complète.

Comme beaucoup d'entre vous sans doute, j'ai rencontré les présidents des CCI, les chambres de commerce et d'industrie, qui m'ont dit ce que leur coûtent les retards de leurs salariés, qui subissent des embouteillages quotidiens sur la route – je citerai, pour ce qui me concerne, l'agglomération bordelaise.

Il faut également prendre en compte les externalités négatives qui résultent de l'utilisation massive de la voiture et les coûts sanitaires qu'elle engendre.

Je ne peux pas entendre l'argument consistant à dire que le cas est déjà prévu, dans la limite de 400 euros, alors que, dans le même temps, les grilles fiscales permettent à quelqu'un qui habite à des dizaines de kilomètres de son lieu de travail de se faire rembourser ses frais de déplacements dans une berline très polluante. Nous pinaillons pour 400 euros : franchise, ce n'est pas à la hauteur de la situation.

(L'amendement n° 478 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 755.

M. Christophe Bouillon. Le sujet est important, et ma collègue Josette Manin, auteure de cet amendement, a souhaité qu'il soit à nouveau discuté. Nous espérons que vous aurez un regard différent de celui que vous avez eu lors de la première lecture.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Monsieur Prud'homme, vous nous reprochez une « réponse d'épicier » mais votre amendement n° 478 ne fait pas référence à un quelconque plafond : il évoque uniquement la possibilité d'un cumul. Cette demande est satisfaite et ma réponse s'en tenait rigoureusement à votre amendement.

Quant à la tenue d'une liste d'employés destinée à faciliter le covoiturage sur la base du volontariat, que propose l'amendement de M. Bouillon, c'est un point qui relève des négociations annuelles sur la mobilité menées au sein des entreprises, dont nous venons de parler assez longuement, et certainement pas du niveau législatif. Ces mesures trouveront naturellement leur place à la faveur des discussions relatives à la QVT. Si un certain nombre d'employés sont intéressés par le covoiturage, l'établissement par l'employeur de listes permettant de les mettre en relation est une question de bon sens. Cela me semble évident, et j'espère que ce sera le cas.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Une demande de retrait, pour les mêmes raisons que le rapporteur. Cette question relève de la souplesse de l'organisation de l'entreprise.

S'agissant de l'amendement de M. Loïc Prud'homme, discuté précédemment, je tiens à rappeler que le forfait mobilités durables a été doublé, passant de 200 à 400 euros, et son utilisation élargie au ticket à l'unité. Du reste, rien n'empêche une entreprise d'aller au-delà du plafond inscrit dans la loi, comme beaucoup le font déjà.

(L'amendement n° 755 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 303, 496 et 752, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 303 et 496 sont identiques.

La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n° 303.

M. Paul-André Colombani. Il vise à rendre le forfait mobilités durables obligatoire pour les employeurs.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 496.

M. Matthieu Orphelin. Le forfait mobilités durables est l'une des belles mesures de ce projet de loi. Nous perdons du temps si nous ne tentons pas de la généraliser plus rapidement, en particulier pour les grandes entreprises – par exemple celles de plus de 5 000 salariés, ou un peu moins. Cette généralisation n'a que des avantages – même l'entreprise est gagnante.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 752.

M. Christophe Bouillon. Le forfait mobilités durables est en effet une belle mesure – à condition qu'il soit utilisé. Il existe un débat sur la méthode: en première lecture, on nous a répondu qu'il n'était pas souhaitable de rendre ce forfait obligatoire car, malgré l'obligation de mettre en place des plans de déplacements dans les entreprises, peu d'entreprises s'y étaient employées et y étaient parvenues. Drôle d'argument que celui qui consiste à dire que, puisque certaines mesures obligatoires ne sont pas appliquées, il ne faut plus rendre quoi que ce soit obligatoire! Dans ces conditions, il va devenir difficile de porter des objectifs.

En tant que législateurs, nous devons au contraire être ambitieux. Comme mes collègues viennent de le dire, le forfait mobilités durables cumule tous les avantages, en particulier pour les entreprises, qui, comme M. Prudhomme l'a rappelé, peuvent faire face à des difficultés liées à des retards ou à des déplacements plus longs pour de nombreux salariés. Tout ce qui entoure la réflexion de l'employeur sur les déplacements de ses employés va dans le bon sens et le forfait mobilités durables est un outil qui accompagne ces démarches, en permettant aux salariés d'opter pour d'autres modes de transport. C'est donc une mesure très positive – à condition, bien entendu, que nous ne perdions pas de temps pour la rendre obligatoire, ce qui incitera chacun à se mettre autour de la table et à trouver des solutions opérantes.

Personne, ici, ne remet en cause l'urgence écologique et chacun a compris que le domaine des transports était capital. Le projet de loi comporte de nombreuses mesures tendant à la décarbonation des transports et chacun doit y contribuer – c'est vrai pour les administrations comme pour les entreprises, et l'État se doit d'être beaucoup plus exigeant en la matière. Rendre obligatoire le forfait mobilités durables permettra de faciliter cette démarche. Il faut, bien entendu, que les services de l'État aient la capacité d'y accompagner les entreprises, mais je sais que c'est le cas – l'Agence de l'envi-

ronnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME, a ainsi une expertise remarquable en la matière. Rendre cette mesure obligatoire sera également reçu par les salariés comme un véritable progrès. Il serait dommage de s'arrêter au milieu du gué.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je rappelle que seule la négociation annuelle relative aux déplacements domicile-travail est obligatoire. Un choix a été fait, un point d'équilibre a été trouvé: ce qui est ici proposé est de laisser les partenaires sociaux se saisir de la mesure et travailler sur le sujet au cours de l'année qui vient.

Comme la ministre de la transition écologique et solidaire l'avait dit en première lecture et comme le secrétaire d'État l'a rappelé tout à l'heure, une évaluation du dispositif doit être réalisée au bout de dix-huit mois, sur la base de laquelle des conclusions seront tirées. Laissons les partenaires sociaux, au sein des entreprises, travailler sur ce sujet; nous serons, vous comme nous, de fins observateurs des résultats. Restons-en au point d'équilibre que nous avons trouvé: je demande le retrait; à défaut, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Le texte comporte des avancées majeures, notamment la création du forfait mobilités durables et la possibilité de le cumuler avec d'autres types de prise en charge; il rend également obligatoire la négociation sur les questions de mobilité pour les sites de plus de cinquante salariés.

Le Gouvernement dressera un bilan du dispositif; s'il se révélait négatif, il pourrait rendre les modalités de prise en charge plus automatiques, puisqu'il a été habilité à prendre de telles dispositions par ordonnance. Cependant, je pense que la mesure sera plébiscitée et que ce dispositif progressif et ambitieux, de nature à satisfaire vos préoccupations écologiques, sera mis en place par les entreprises.

(Les amendements identiques n°s 303 et 496 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 752 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 447.

M. Jean-Marie Sermier. Il s'agit de rectifier ce qui est sans doute une erreur: le forfait mobilités durables peut certes bénéficier à l'ensemble des salariés mais, dans les zones très rurales, on n'a pas toujours accès à des transports collectifs ou au covoiturage pour aller travailler – je pense par exemple à l'instituteur qui devrait se rendre dans le village voisin, sans pouvoir le faire à vélo car les zones montagneuses sont trop vallonnées. L'amendement tend donc à étendre le forfait mobilités durables aux vélos électriques.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Cet amendement, qui vise à intégrer les frais de recharge d'un véhicule électrique dans le champ du forfait mobilités durables, ne me paraît pas nécessaire, car cette prise en charge est déjà prévue au titre des frais de carburant – il s'agit de l'alinéa 15 de l'article 26, qui modifie l'article L. 3261-3 du code du travail. L'avantage fiscal et social sera d'ailleurs identique dans les deux cas. L'amendement étant déjà satisfait, je demande son retrait.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Mon argument sera le même : en pratique, cette demande est déjà satisfaite. Les employeurs peuvent en effet participer aux frais de recharge des véhicules électriques – c'est du reste ce que fait déjà, par exemple, l'entreprise Legrand, chez moi, en Haute-Vienne.

M. le président. Maintenez-vous l'amendement, monsieur Sermier ?

M. Jean-Marie Sermier. Puisque le rapporteur et le secrétaire d'État ont confirmé la lecture la plus efficace de cet amendement de mon collègue Pierre Cordier, je le retire.

(L'amendement n° 447 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 127.

M. Vincent Descoeur. La contre-valeur des titres périmés pourrait, si la disposition du projet de loi était votée, être versée au budget des activités sociales et culturelles des entreprises auprès desquelles les salariés se sont procurés leurs titres. Or, toutes les entreprises ne disposent pas d'un service dédié à ces activités. L'amendement propose donc d'élargir la mesure aux dispositifs mutualisés inter-entreprises mis en place par accord paritaire pour les salariés des plus petites entreprises.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends la logique de l'amendement, mais il soulève trois problèmes. Tout d'abord, la disposition proposée n'a fait l'objet ni d'une concertation ni d'une expertise. Ensuite – et c'est là le problème principal –, cette mesure, à supposer que l'opportunité en soit confirmée, relèverait du domaine réglementaire. Enfin, la rédaction est incorrecte, car le 4^e de l'article L. 23-113-1 du code du travail ne prévoit pas d'accord paritaire. Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Le dispositif est similaire à celui du titre-restaurant, largement plébiscité, raison pour laquelle nous avons souhaité établir un parallélisme des formes entre ce dernier et le forfait mobilités durables. Nous tirerons également des conclusions de la mise en place du dispositif dans dix-huit mois.

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

M. Vincent Descoeur. J'entends parfaitement les arguments du rapporteur et du secrétaire d'État. Chacun a bien compris que l'idée était de faire profiter le plus grand nombre possible de salariés de ce dispositif. S'il s'agit d'une disposition relevant du domaine réglementaire, je vous invite à y réfléchir.

(L'amendement n° 127 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 186.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de notre collègue Ian Boucard tend à faire du forfait mobilités durables une mesure sociale. En effet, voilà plusieurs années que le forfait de base n'a plus évolué, alors que le prix des carburants a

beaucoup augmenté. Il s'agit uniquement d'un rattrapage permettant aux salariés de retrouver un peu de pouvoir d'achat.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. L'amendement propose un alignement de l'avantage fiscal bénéficiant aux véhicules électriques pour les véhicules utilisant des carburants fossiles. Cela ne me semble pas opportun. En effet, le projet de loi maintient l'avantage fiscal et social de 200 euros pour les carburants fossiles ; celui-ci est porté à 400 euros pour les véhicules électriques, afin d'inciter à l'utilisation de modes de transport moins polluants, en termes de polluants de proximité comme d'émissions de CO₂. Je suis donc défavorable à l'amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous parlons de transition écologique et il faut rester cohérents. J'entends bien vos préoccupations, monsieur Sermier, mais nous souhaitons maintenir le dispositif dans sa version actuelle et n'accorder un avantage fiscal de 400 euros qu'aux véhicules qui polluent le moins.

(L'amendement n° 186 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 101 et 115.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 101.

M. Vincent Descoeur. Après la réponse à l'amendement de mon collègue, je comprends bien que vous souhaitez qu'il y ait une différence entre les seuils. Cet amendement ne visait pas à les mettre au même niveau, mais il proposait de ne pas oublier, tout de même, de relever celui qui concerne les frais de carburant, étant donné qu'il n'avait fait l'objet d'aucune réévaluation depuis son instauration en 2008, malgré la forte hausse des prix, dont nous savons tous quelque chose.

S'il faut certes encourager les nouveaux véhicules, il ne faut pas oublier les salariés qui continueront à se déplacer avec des véhicules utilisant du carburant et qui n'ont peut-être pas les moyens de les changer dans l'immédiat.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 115.

Mme Sophie Auconie. Cet article, qui crée un forfait mobilités durables, modifie les limites d'exonération pour l'impôt sur le revenu et les cotisations sociales de la prise en charge possible par l'employeur des frais engagés par les salariés pour les trajets du domicile au lieu de travail, en relevant le seuil de 200 euros applicable à 400 euros lorsqu'il s'agit notamment de véhicules électriques ou à hydrogène. C'est un geste vertueux que nous saluons.

Toutefois, il maintient le seuil de 200 euros lorsque la prise en charge de l'employeur s'applique aux frais de carburant.

Le présent amendement vise à relever aussi la limite annuelle pour les frais de carburant de 200 euros à 300 euros. En effet, ce seuil, instauré en 2008 – il y a onze ans –, n'a jamais fait l'objet d'une réévaluation, malgré l'inflation et, surtout, malgré la hausse des prix du carburant que supportent certains de nos concitoyens, qui nous l'ont fait savoir lors des mouvements sociaux de la fin de l'année 2018.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Vous proposez de réduire le différentiel entre l'aide aux carburants fossiles et celle aux sources d'énergie que nous souhaitons encourager, notamment celles qui sont plus vertueuses du point de vue de leur impact environnemental, c'est-à-dire l'hydrogène et l'électricité. Cela me semble aller à l'encontre de la philosophie de ce texte.

Il faut avoir à l'esprit que nous avons préféré faire porter l'effort budgétaire sur la création du forfait mobilités durables. C'est l'argument le plus important.

Enfin, l'impact de ce relèvement sur les finances publiques n'a pas été évalué. Ce débat n'a jamais trouvé d'écho dans les discussions menées par les partenaires sociaux autour du forfait mobilités durables.

Pour toutes ces raisons, j'émet un avis défavorable à votre amendement, à moins que vous ne le retiriez – ce qui m'étonnerait.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Dans le droit fil de ce que nous avons dit précédemment, nous souhaitons maintenir la cohérence en termes de transition écologique, c'est-à-dire que nous voulons soutenir les véhicules les plus propres en maintenant cette différence. Le pouvoir d'achat est lui-même soutenu par d'autres dispositifs du Gouvernement, sur lesquels je ne reviens pas ici mais que vous avez tous en tête.

(Les amendements identiques n° 101 et 115 ne sont pas adoptés.)

(L'article 26, amendé, est adopté.)

Article 26 bis A

(L'article 26 bis A est adopté.)

Article 26 bis

M. le président. Je suis saisi d'un amendement, n° 738, tendant à la suppression de l'article 26 bis.

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

M. Jean-Marie Sermier. Après avoir beaucoup travaillé sur le sujet, la commission a opté pour la mise en place d'une vignette Crit'Air pour les professionnels. Lorsque nous les avons rencontrés, ceux-ci nous ont expliqué que, pour certains véhicules, ils ne pouvaient pas connaître la totalité des critères – si je puis dire ! – leur permettant d'établir ce classement.

Sur le fond, nous ne sommes pas contre cette mesure, mais il nous semble qu'à ce stade, les professionnels ne disposent pas des données technologiques suffisantes pour s'assurer que la vignette répond aux objectifs du texte.

Si ce n'était pas le cas, cela complexifierait le système et contribuerait à ce que nos concitoyens se sentent encore un peu plus perdus, alors qu'ils sont déjà en difficulté face à toutes les références et toutes les vignettes que peuvent recevoir les produits de consommation.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà eu cette discussion en première lecture et en commission. Vous connaissez mon avis. Dans l'intervalle, j'ai rencontré les responsables de l'entreprise Village Automobiles, dans ma circonscription. Cette entreprise compte onze concessionnaires, qui n'ont pas tout à fait la même appréciation que vous. En effet, la date de première mise en circulation et d'autres éléments fournissent l'information nécessaire pour effectuer cet affichage.

Pourquoi l'affichage Crit'Air est-il important ? Nous abordons le domaine des polluants de proximité et nous allons certainement parler dans quelques minutes des zones à faibles émissions – ZFE –, que certaines agglomérations commencent à mettre en place progressivement. Nous avons donc besoin de connaître cette information.

Nous parlions hier soir du CO₂ et nous avons eu de grands débats, notamment sur la publicité. Quand on se rend dans une concession pour acheter un véhicule, même d'occasion, il est important d'avoir une idée de son niveau de pollution en matière de CO₂, ce qui est très important pour le climat. C'est une information qu'on obtient aisément.

Le classement Crit'Air permet, en outre, deux choses : de connaître le niveau d'émissions du véhicule et de savoir si le véhicule permettra de rouler en permanence au sein d'une zone à faibles émissions mobilité – je rappelle que vingt-trois de ces zones sont en préparation.

Nous devons faire confiance à la capacité des concessionnaires et de nos concitoyens à s'approprier ces indicateurs de choix. Le fait d'afficher ces vignettes Crit'Air dans les concessions offrira une aide supplémentaire à la décision, qui s'ajoutera à tous les autres éléments sur lesquels les citoyens peuvent se fonder pour acheter un véhicule.

Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. En ce qui concerne la complexité du procédé, il me semble qu'avec le certificat d'immatriculation, la date d'immatriculation et la motorisation du véhicule, il est tout à fait possible, a fortiori pour des professionnels de l'automobile, de déterminer la vignette Crit'Air adéquate.

Je demande donc le retrait de cet amendement.

(L'amendement n° 738 n'est pas adopté.)

(L'article 26 bis est adopté.)

Article 27

M. le président. Sur l'article 27, je suis saisi de deux amendements identiques, n° 387 et 479.

La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 387.

M. Hubert Wulfranc. Le groupe de la Gauche démocrate et républicaine s'opposera à l'instauration des zones à faibles émissions. D'un point de vue social, la création de ces ZFE – dont le principe n'est pas forcément à rejeter –

devrait s'accompagner d'une offre de transports en commun suffisante à l'échelle de la deuxième couronne et en zone périurbaine.

Or, dans les métropoles concernées, cette offre n'est pas encore suffisamment homogène et performante, loin de là, pour justifier la création de ces ZFE.

Sur le plan territorial, nous estimons qu'elles portent en germe un conflit en l'hyper-centre et les agglomérations industrielles et de services logistiques lourds.

En arrière-plan, il y a des enjeux d'aménagement du territoire. En effet, les véhicules très polluants vont continuer à faire tourner leur moteur, à circuler et à s'entreposer. Le risque d'un aménagement du territoire qui avive une division du travail à grande échelle est clairement avéré dans les métropoles qui mettent en place ces ZFE.

Nous avons par ailleurs de nombreux débats sur les mesures alternatives destinées à assurer la transition écologique, qu'il s'agisse de son rythme ou de sa qualité, à propos notamment du renouvellement global des flottes, personnelles ou professionnelles. L'activation de ces mesures devrait permettre d'éviter de créer ces ZFE qui, en l'état, seraient des « zones à forte exclusion ».

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 479.

M. Loïc Prud'homme. Sans répéter ce que vient de dire M. Wulfranc, je voudrais appuyer son propos. Nous faisons en effet la même analyse de ces zones à forte exclusion.

Cette mesure de création de ZFE est injuste et peu efficace, car elle ne s'attaque ni au problème de fond ni aux véhicules les plus neufs, mais aux plus polluants, qui sont notamment peu adaptés au milieu urbain.

C'est donc avant tout, comme cela a déjà été exposé, une mesure contraignante pour les plus fragiles de nos concitoyens, ceux qui n'ont pas les moyens de se payer la voiture dernier cri – ou dernier Crit'Air – qui leur permettrait de rouler tous les jours, en tous lieux et en toutes circonstances, mais qui ne serait qu'un véhicule fallacieusement repeint en vert car, avec ou sans vignette Crit'Air, un véhicule continue à polluer.

Cette mesure vise à interdire la circulation des voitures les plus anciennes, que possèdent les gens qui ont le moins de moyens et qui, de fait, sont aussi les premiers à subir la pollution. Ce n'est plus une double peine que vous leur infligez, mais une triple peine, en les obligeant à trouver d'autres solutions pour se rendre sur leur lieu de travail, car ils ne pourront plus accéder aux centres-villes.

Comme l'a rappelé Hubert Wulfranc, c'est une question d'aménagement du territoire, car c'est bien de cela qu'il s'agit quand on parle de circulation.

Ce que nous voyons aujourd'hui est complètement délirant : les centres-villes, comme je le constate dans la métropole bordelaise, sont des espèces de trous noirs qui absorbent les emplois et les services. Les gens qui n'ont plus les moyens d'habiter à proximité des emplois et des services se retrouvent centrifugés dans des zones périurbaines ou rurales, sans avoir les moyens d'acheter des véhicules récents respectant les critères d'admission dans les ZFE ni disposer d'une offre de transports en commun qui leur permettrait de se passer de leur voiture. Ces ZFE sont une sorte d'apartheid social déguisé en mesure écologique.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà eu ces débats en première lecture et en commission : vous savez donc que je n'ai pas la même appréciation que vous sur ce sujet.

Rappelons que la création de zones à faibles émissions ne s'accompagne pas de la mise en place de péages urbains qui pourraient laisser entendre à certains qu'ils peuvent payer pour aller polluer. Ce n'est pas cela !

Nous voulons mettre en place ces zones à faibles émissions de manière très progressive. Il en existe actuellement trois et vingt-trois sont en préparation, qui concerneront 17 millions de nos concitoyens. L'idée n'est pas d'exclure des personnes mais, très progressivement, les véhicules les plus polluants, avec la possibilité d'écarter les voitures extrêmement polluantes, mises en circulation avant 1995 et qui n'ont pas du tout de vignette et les véhicules diesel d'avant 2001, qui ont une vignette Crit'Air 5. Nous sommes tous d'accord pour dire que ces véhicules sont très polluants et, heureusement, la majorité des automobilistes ne possèdent pas des véhicules mis en circulation avant 2001.

La véritable question est de savoir s'il existe un accompagnement de cette mesure ?

J'insiste sur la progressivité d'une mesure qui va s'appliquer au cours des années qui viennent. Dans la métropole du Grand Paris, des zones à faible émission vont se mettre en place pour parvenir à ce que les véhicules soient les moins polluants possibles en 2030.

Pour accompagner la mesure, des primes à la conversion – c'est-à-dire des aides – ont été accordées et elles ont connu un énorme succès en 2018. Je crois que les personnes qui en ont bénéficié en sont satisfaites. Dans ma circonscription, certains de mes concitoyens m'ont même dit qu'ils avaient pu se procurer des véhicules électriques d'occasion à des prix tout à fait raisonnables. Les modèles d'occasions commencent, en effet, à arriver.

Au cours de la décennie à venir, avec des trajectoires que nous avons définies et rappelées hier soir pour le verdissement obligatoire des flottes de véhicules d'entreprise, de l'État et des collectivités, vont apparaître sur le marché de l'occasion des véhicules portant des vignettes Crit'Air 0, 1 ou 2, sachant que la vignette Crit'Air 0 correspond aux voitures électriques ou à l'hydrogène.

Ces véhicules deviendront de plus en plus accessibles.

Le verdissement des flottes, l'arrivée des véhicules propres sur le marché de l'occasion et la mise en place des zones à faible émission seront progressifs et simultanés : de ce fait, il n'y aura aucune exclusion massive des personnes.

Ce que nous voulons exclure, ce sont les polluants de proximité. Je répète ce que j'ai dit mardi à la tribune : nous ne sommes pas contre certaines personnes ou certains types de véhicules, mais contre la pollution. Notre objectif est d'accompagner nos concitoyens vers l'utilisation de véhicules moins polluants. Pour ce faire, vous avez raison, il faut aller au-delà des mesures que je viens de rappeler et développer encore plus les transports en commun et les dispositifs de partage – d'ailleurs, l'incitation au covoiturage et la possibilité donnée aux collectivités de réserver des voies aux véhicules à occupation multiples sont des mesures que l'on retrouve dans le projet de loi. Ce dernier est cohérent : l'un de ses objectifs est de favoriser des mobilités plus propres. Nous voulons

lutter contre le CO₂ et les polluants de proximité, et non contre nos concitoyens. Je demande donc le retrait de ces deux amendements ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Les zones à faibles émissions sont des outils efficaces pour améliorer la qualité de l'air, un objectif que nous poursuivons tous.

Sur le plan social, la prime à la conversion a été doublée pour les 20 % des Français les plus modestes. Par ailleurs, les travailleurs parcourant plus de 30 kilomètres par jour entre leur domicile et leur lieu de travail bénéficient aujourd'hui d'une défiscalisation. Enfin, nous avons diligenté une mission afin de résoudre le problème du reste à charge, qui touche les ménages les plus modestes, par des dispositifs de microcrédit.

Le dispositif existant permet donc d'appréhender la question le plus justement possible. Je demande le retrait des deux amendements.

(Les amendements identiques n° 387 et 479 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier, pour soutenir l'amendement n° 208.

M. Jean-Pierre Vigier. L'article 27 impose aux EPCI – établissements publics de coopération intercommunale – de plus de 100 000 habitants de prévoir, dans le cadre de leur plan climat-air-énergie territorial, un plan d'action pour la protection de l'atmosphère contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air. Dans ce cadre, l'amendement n° 208 vise à promouvoir les énergies et technologies alternatives, qui méritent d'être bien identifiées afin de répondre pleinement aux enjeux de la transition énergétique – en particulier, pour ce qui nous concerne aujourd'hui, en matière de mobilité.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. J'ai envie de dire que cet amendement n'apporte rien de nouveau. À la limite, il pourrait même semer la confusion. Toutes les technologies que vous évoquez bénéficient aujourd'hui...

Vous me tournez le dos, monsieur Vigier ! Je ne veux pas donner l'impression de parler pour rien...

M. Jean-Marie Sermier. C'est moi qui le distraisais !

M. Jean-Pierre Vigier. On peut faire deux choses à la fois !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. La plupart des carburants que vous évoquez correspondent aujourd'hui à des véhicules bénéficiant des Crit'Air 0, 1 ou 2, c'est-à-dire à des véhicules qui, au cours des prochaines années et sans doute pendant assez longtemps, ne seront pas exclus des zones à faible émission. En effet, la planification prévue pour les zones à faibles émissions qui commencent à être mises en place dans la métropole du Grand Paris, à Grenoble ou à Strasbourg, ou qui sont en gestation à Lyon, à Toulouse ou ailleurs, est progressive : les véhicules à vignette Crit'Air 0, 1 ou 2, que vous citez explicitement, ne seront pas du tout inquiétés dans la prochaine décennie. Les véhicules menacés sont les 100 % diesel ou les 100 % essence, qui seront progressivement exclus en fonction de leur âge et de leur niveau de pollution.

Il n'y a donc pas lieu d'insister sur ces technologies en particulier, et d'autant moins qu'elles vont automatiquement prendre de l'essor, car les constructeurs les développeront de plus en plus, compte tenu des orientations que nous avons adoptées à l'article 26 en matière de verdissement des flottes. Je demande donc le retrait de votre amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable, car il sera naturellement satisfait.

(L'amendement n° 208, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 62.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit de mentionner explicitement que la concertation préalable à la mise en place d'une zone à faibles émissions associe les organisations professionnelles, afin d'intégrer les contraintes de déplacements liées à leurs activités.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ce sujet a déjà été évoqué à plusieurs reprises. Lorsque l'on veut mettre en place une zone à faibles émissions, la concertation paraît nécessaire. D'ailleurs, les agglomérations souhaitant appliquer ce dispositif ont naturellement prévu des espaces de concertation, y compris avec les professionnels – l'agglomération grenobloise a même commencé par là. Il n'y a donc pas lieu de préciser la nécessité d'une concertation pour telle ou telle catégorie de citoyens. Comme on le dit souvent, les élus locaux sont les plus proches de nos concitoyens : ils continueront naturellement de prévoir des espaces de concertation en vue de la mise en place des zones à faibles émissions.

L'agglomération toulousaine vient ainsi de présenter, en début de semaine, quatre scénarios possibles pour la mise en place de sa ZFE, qui font l'objet d'une consultation, tant des professionnels que de l'ensemble des citoyens de l'agglomération. Cette démarche est assez intéressante. Les interactions avec les citoyens permettront peut-être de voir si l'un des scénarios se dégage par rapport aux autres.

Je le répète : il n'est pas utile de prévoir cette concertation dans la loi. Il est évident que nous incitons fortement les collectivités à le faire, mais cela me paraît assez naturel compte tenu de la relation entre les élus locaux et les citoyens.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Cette concertation est déjà prévue par les textes. Par ailleurs, en pratique, les ZFE mises en place ont fait l'objet d'une large concertation. Quinze collectivités se sont déjà engagées dans ce type de dispositif, tandis que vingt-trois, au total, ont ouvert des discussions. Votre amendement est donc satisfait en pratique.

(L'amendement n° 62 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n° 311.

M. Paul-André Colombani. Le plan d'action climat-air-énergie territorial prévoit déjà une interdiction de circulation en cas de pic de pollution pour les véhicules les plus polluants. Nous proposons, avec cet amendement, que le représentant de l'État ait également la possibilité, en pareil cas, d'interdire aux navires les plus polluants l'accès aux ports français.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous avons déjà adopté en première lecture des mesures en ce sens. Ainsi, aux termes de l'article 24 bis, les métropoles sont compétentes pour installer des bornes de recharge électriques permettant d'alimenter les navires à quai : cette mesure va dans le sens que vous souhaitez. En outre, à l'article 23, nous avons un peu allégé les obligations des opérateurs de recharge.

Il ne me semble pas souhaitable d'interdire le stationnement complet de certains navires dans les ports, car cela risquerait de priver ces derniers d'une partie du trafic maritime. Il vaut mieux chercher à réduire les émissions polluantes, grâce notamment aux dispositifs d'électrification que je viens d'évoquer.

Par ailleurs, le code de l'environnement permet déjà au préfet ou au préfet maritime de prendre, sur le fondement de leurs pouvoirs de police, des mesures de réduction de la circulation. Vous pouvez donc considérer votre amendement comme satisfait. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Comme l'a dit M. le rapporteur, le préfet a toute latitude pour prendre les mesures proportionnées.

L'industrie s'est déjà engagée dans ce domaine en prenant des mesures très concrètes en matière d'électrification et de GNL, ou gaz naturel liquéfié. La semaine dernière, avec Mme la ministre de la transition écologique et solidaire, je me suis rendu à Marseille pour visiter des navires : j'ai ainsi pu observer dans quelle mesure les filtres à particules, secs ou humides, permettent de diminuer ces particules non seulement au sol, mais aussi en mer, de manière à préserver la santé des salariés du secteur maritime. Il n'y a pas lieu de prononcer une interdiction absolue : mieux vaut accompagner la transition déjà à l'œuvre. Demande de retrait.

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

M. Paul-André Colombani. Nous ne sommes pas d'accord. Tous les ports ne sont pas prêts à mettre en œuvre cette transition. Nous proposons de mettre entre les mains du préfet un outil de régulation, non d'adopter une mesure d'interdiction. Aujourd'hui, aucun port n'a la possibilité de connecter au réseau électrique l'ensemble des bateaux de croisière. Si nous appliquons vos mesures, nous n'en tirerons de bénéfices que dans trois, quatre ou cinq ans.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Le préfet peut déjà agir !

M. Paul-André Colombani. Prenons l'exemple d'Ajaccio. La ville est alimentée par une centrale au fioul. Imaginez la répercussion si l'on connectait tous les bateaux à l'électricité ! Pour 100 kilomètres en voiture électrique, la centrale consomme 23 litres de fioul : combien consommerait-elle pour alimenter les bateaux de croisière ?

(L'amendement n° 311 n'est pas adopté.)

(L'article 27 est adopté.)

Article 28

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 388 et 480, tendant à supprimer l'article 28.

L'amendement n° 388 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 480.

M. Loïc Prud'homme. Je reviens à la question des ZFE, pour réagir aux réponses apportées par M. le rapporteur et M. le secrétaire d'État à propos de la prime à la conversion. Cela nous renvoie aux discussions que nous avons eues hier soir sur la trajectoire que nous voulons suivre.

Vous évoquez un succès de la prime à la conversion, mais remplacer son véhicule par une voiture électrique qui coûte entre 15 000 et 20 000 euros n'est pas accessible au commun des mortels, même si vous soulignez que l'on peut parfois trouver des modèles d'occasion.

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Il y en aura de plus en plus !

M. Loïc Prud'homme. Mise à part la question du prix, qui n'est pas totalement neutre, il faudrait, au rythme actuel, plus d'un siècle pour renouveler entièrement le parc : nous ne sommes pas à la hauteur des enjeux. La prime à la conversion n'est donc pas la bonne réponse au développement des ZFE.

Se pose ensuite un problème de cohérence. M. le rapporteur a parlé de la ville de Toulouse, qui a présenté quatre scénarios pour la mise en place des ZFE. La belle affaire ! Dans le même temps, en effet, Toulouse étudie la construction d'une deuxième rocade – à 2 milliards d'euros – afin de faire tourner deux fois plus de bagnoles autour de la ville. Pardonnez-moi, mais il faut rester cohérent ! On ne peut pas mettre en place des ZFE tout en continuant à construire des rocades et à dérouler un tapis rouge aux voitures.

Je le répète, la création de ZFE n'est pas cohérente : tant que nous n'aurons pas trouvé de solutions alternatives pour les déplacements, les gens seront condamnés à rouler en voiture. Les plus fragiles rouleront dans des voitures anciennes et seront malheureusement exclus des centres-villes et des endroits où ils ont besoin de se rendre, comme je l'ai dit tout à l'heure, pour trouver des services et rejoindre leur boulot.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements de suppression ?

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je me suis déjà exprimé sur ce sujet. La prime à la conversion n'est pas la seule réponse aux ZFE : il y a aussi le verdissement progressif du parc et l'arrivée progressive des véhicules d'occasion au cours des prochaines années.

Quant à l'agglomération toulousaine, je ne sais pas ce qui résultera de l'étude sur la construction d'une deuxième rocade dont vous avez parlé. Il s'agit là de choix locaux. On peut imaginer que les quatre scénarios de ZFE seront étudiés avec ou sans la construction de cette rocade. Ce que je peux vous dire, c'est que la progressivité de la mise en place des ZFE correspond à la progressivité du verdissement des flottes et à l'arrivée croissante des véhicules d'occasion. Vous me dites que cela ne se fera pas dans les six mois, et je suis bien d'accord : tout cela se mettra en place progressivement, sur plusieurs années.

M. Loïc Prud'homme. Sur un siècle !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Ne laissons pas croire à nos concitoyens que l'adoption de ce texte entraînera demain, partout, des interdictions de rouler ! Ce n'est pas aussi simple

que cela, et vous le savez très bien. Encore une fois, tout cela sera très progressif et dépendra du niveau de pollution des véhicules. Je le répète, les véhicules affectés seront les plus anciens ; il en reste heureusement de moins en moins, et ce sont ceux qui bénéficient des aides à la conversion. Ne dramatisons pas la situation !

Je conviens avec vous qu'il faut voir les choses avec rigueur et détermination. Soyons déterminés à lutter contre la pollution de l'air, cette fameuse pollution de proximité qui est encore plus importante que les émissions de CO₂ – je ne dis pas pour autant que le CO₂ n'est pas important... Pensez à tous les impacts sanitaires de la pollution, notamment aux bronchiolites dont sont atteints les enfants de moins de 13 ans, dont la sphère ORL, qui n'est pas mature, est fortement agressée par ces polluants. Pensez aussi au coût de cette pollution – 100 milliards d'euros – et à ses effets sur la qualité de vie au travail. Dans certaines agglomérations, les investisseurs interrogent les élus locaux sur leur action contre la pollution de l'air avant de décider de s'y installer.

Eh bien ! les ZFE peuvent constituer des facteurs d'attractivité dans certaines agglomérations, notamment, et même si cela peut faire sourire, pour un certain type de tourisme soucieux de la qualité de l'air, qui ne concerne certes que les grandes villes, mais qui bénéficie à l'économie française dans sa globalité. Ne dramatisons donc pas la situation.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je serai très rapide puisque nous avons déjà eu cette discussion à propos des amendements précédents. Nous pensons que les zones à faibles émissions sont un dispositif très efficace pour améliorer la qualité de l'air et M. le rapporteur en a exposé tous les avantages. Leur mise en place suppose une concertation avec les collectivités : quinze d'entre elles s'y sont déjà engagées et vingt-trois sont concernées. Ce nombre suffit à démontrer la bonne volonté des collectivités et nous prenons le temps d'assurer une mise en œuvre correcte de ce dispositif.

S'agissant de l'aspect social, nous avons rappelé les diverses mesures que le prochain projet de loi de finances destinera aux 20 % des Français les plus modestes, qui rencontrent des difficultés à se déplacer ou à renouveler leur véhicule. Pour toutes ces raisons je vous demande de retirer ces amendements. A défaut l'avis sera défavorable.

(Les amendements identiques n^{os} 388 et 480 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n^o 756.

M. Christophe Bouillon. Je voudrais prendre quelques minutes pour évoquer un sujet dont l'enjeu est assez important : celui du transit de poids lourds sur des routes communales dont le gabarit n'est pas adapté à ce type de trafic, et ce alors que notre pays est couvert par un réseau d'autoroutes que ce texte veut encore améliorer via la programmation d'infrastructures routières visant, ici à faire sauter des nœuds autoroutiers, là à améliorer des dessertes ou à contourner certaines agglomérations. Pourtant, beaucoup de poids lourds n'empruntent pas ces axes autoroutiers, dont la vocation économique est pourtant d'accueillir un trafic de marchandises conséquent.

Cet amendement est un des outils qui permettraient d'éviter cette situation, qui est aujourd'hui celle de beaucoup d'axes routiers, mais il en est d'autres, dont on pourra discuter au moment d'examiner le rapport annexé et les investissements en matière d'infrastructures. Il est dû à l'initiative de notre collègue sénatrice Nicole Bonnefoy, qui l'a défendu jusqu'en commission mixte paritaire, et il a recueilli l'avis favorable du rapporteur, Didier Mandelli. Il vise à permettre au président de l'EPCI ou au maire de la commune dont le territoire se situe à proximité d'un axe autoroutier de définir une zone de circulation restreinte afin d'obliger les poids lourds à emprunter l'autoroute au lieu de traverser des communes qui ne sont pas du tout adaptées à ce type de circulation.

Par cette proposition, notre collègue Nicole Bonnefoy se fait l'écho des protestations d'un grand nombre d'habitants et de plus de 125 communes de sa circonscription qui se sont élevés par voie de pétition contre l'importance du trafic de poids lourds sur la route nationale 10 et les nuisances qu'il engendre – congestion, augmentation de la pollution et autres facteurs de dégradation de la qualité de vie de la population.

Force est de constater aujourd'hui que l'importance des moyens consacrés à améliorer l'état du réseau routier et à développer l'utilisation de ce réseau, notamment pour le transport de marchandises, ne permet pas de mettre fin à des stratégies d'évitement qui pénalisent les communes périphériques et des communes rurales qui ne peuvent pas accueillir un tel trafic.

J'évoquerai le deuxième outil quand nous aborderons l'examen de vos projets d'investissements en termes d'infrastructures – votre texte évoque la question des nœuds autoroutiers – mais je veux dès maintenant souligner l'absurdité de certaines situations.

J'illustrerai mon propos par l'exemple de la Seine-Maritime – maintenant que vous êtes en charge des transports, vous allez devenir, monsieur le secrétaire d'État, un connaisseur hors pair du réseau routier, départemental et national, et autoroutier ! En raison de l'absence de continuité entre les deux axes autoroutiers A 151, qui relie Dieppe, commune de notre collègue Sébastien Jumel, à Rouen et A 150, de Barentin au Havre, commune de notre Premier ministre, les poids lourds qui doivent aller des Hauts-de-France au pays de Caux sont obligés d'emprunter la route départementale 47 et de traverser des petites communes, comme Pissy-Pôville, provoquant dans les villages des bouchons et une pollution importante.

L'État serait bien inspiré de remédier à ce type de situation par des aménagements autoroutiers – des échangeurs, par exemple – afin d'éviter que des poids lourds n'empruntent des routes qui ne sont pas faites pour ça. C'est d'autant plus nécessaire que de plus en plus de transporteurs venant d'autres pays d'Europe transitent par nos communes, guidés par leur GPS, sans se préoccuper de savoir si les routes qu'ils empruntent sont adaptées à ce type de trafic. Dans certaines petites communes, il arrive même que ces poids lourds bloquent la circulation, leur gabarit ne laissant même pas l'espace suffisant pour permettre aux voitures de les croiser.

Excusez-moi de décrire aussi précisément et aussi concrètement ces situations, mais elles empoisonnent la vie de nombreux habitants de ces villages et de ces communes. Étant donné l'effort consenti par l'État, c'est-à-dire par nous tous, en termes de structures autoroutières, il faut

faire en sorte que ce soit elles qui soient utilisées pour le fret de marchandises afin de libérer pour d'autres circulations les routes qui traversent les villages et les communes de notre beau pays.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Votre amendement est doublement satisfait. Premièrement, tous les EPCI peuvent créer des ZFE, au point que la nouvelle rédaction de l'alinéa 4 que vous nous proposez d'adopter poserait problème, notamment dans les zones couvertes par un PPA – un plan de protection de l'atmosphère – ou dans celles qui comportent des axes de passage assez encaissés et sont peu denses sur le plan démographique. En effet, bien qu'en-deçà du seuil de 100 000 habitants, elles rencontrent des problèmes de pollution non négligeables en raison de leur topographie. Je pense à ma grande région Auvergne Rhône-Alpes : plus de 70 % de son territoire se trouvant à plus de 1 000 mètres d'altitude, elle compte beaucoup de vallées et de zones encaissées, telles que la vallée de l'Arve, ce qui pose de nombreux problèmes.

D'autre part le code général des collectivités territoriales permet déjà d'inclure les autoroutes dans les zones de circulation restreinte, notamment les ZFE désormais. C'est pourquoi, même si les problématiques que vous soulevez sont extrêmement pertinentes, le texte permet, en l'état, avec le dispositif des ZFE, de mettre fin aux situations particulières que vous évoquez, notamment les problèmes liés aux voies à grande circulation.

Votre amendement étant satisfait, je vous en demande le retrait, sinon l'avis sera défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je confirme les propos du rapporteur : votre amendement est satisfait par la création de la ZFE puisque, comme vous le savez, nous avons supprimé la condition d'un nombre minimal d'habitants. Quant à votre long développement sur la nécessité de restreindre ces trafics, il pose des questions très justes, concernant notamment l'intégration de certaines informations dans les dispositifs GPS, mais je vous confirme que l'autorité en charge de la circulation peut d'ores et déjà décider de telles restrictions dès lors qu'elles sont proportionnées et qu'il existe des itinéraires de substitution.

(L'amendement n° 756 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 64 et 739, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 64.

M. Vincent Descoeur. Nous proposons par cet amendement qu'un calendrier des interdictions de circulation dans ces zones à faibles émissions soit arrêté pour une durée de trois ans, à la fois pour tenir compte des évolutions technologiques susceptibles d'intervenir et pour donner de la visibilité aux acteurs de la mobilité.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 739.

M. Jean-Marie Sermier. Nous sommes évidemment très favorables à la création de ZFE, parce que cette solution permettra d'améliorer drastiquement l'état de l'atmosphère, mais aussi le bien-être, dans les centres-villes les plus impor-

tants. Vous nous avez par ailleurs mis en garde contre la tentation de dramatiser certains problèmes sans égard pour la question des investisseurs et du tourisme. On ne peut quand même pas ne pas penser aux Français modestes qui seront obligés de circuler dans ces ZFE, qu'il s'agisse de se rendre à leur travail, d'honorer un rendez-vous médical ou tout simplement de vivre.

Vous avez certes dit, en réponse à notre collègue Prud'homme, que le Gouvernement mettait en place des mesures d'aide au renouvellement de son véhicule, mais elles ne suffiront pas aux plus modestes d'entre eux, dont les véhicules sont souvent les plus anciens et les plus mal entretenus, donc les plus polluants, et ne vous permettront pas de faire l'économie de progressivité et de pédagogie.

Il s'agit là plutôt d'un amendement d'appel, susceptible d'être retiré en fonction de votre réponse. Qu'on mette en place immédiatement les ZFE, nous sommes d'accord, mais soyons quand même tolérants pendant les trois premières années du dispositif, pour permettre à nos concitoyens de s'adapter. Ceux qui pourront s'acheter un nouveau 4x4 satisfaisant aux conditions Crit'Air pourront circuler immédiatement dans une ZFE sans aucun problème, mais donnons trois ans pour s'adapter à celui qui a une voiture « pourrie » parce qu'il n'a pas la possibilité de faire autrement.

Au-delà de ce texte, j'espère que le Gouvernement fera preuve d'une certaine souplesse dans ses instructions, au bénéfice notamment des plus démunis, qui risquent de trouver qu'entre les riches et les autres, il y a deux poids, deux mesures.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je suis tout à fait d'accord avec vous, et c'est d'ailleurs ainsi que les ZFE se mettent en place, comme le montrent les retours d'expérience réguliers, notamment auprès de l'ADEME, des agglomérations qui sont en train d'en créer. Si vous prenez le temps de considérer les calendriers qui ont été établis à cet effet, vous constaterez que cette progressivité que vous appelez, à raison, de vos vœux est bien prévue. Je serai le premier à m'opposer à la mise en place d'une ZFE qui exclurait d'emblée plus de la moitié du parc automobile ou qui serait réservée aux véhicules bénéficiant de la vignette Crit'Air 1. Cela serait évidemment impossible et inacceptable.

Comme je l'ai indiqué en première lecture, des retours d'expérience peuvent être organisés avec l'ADEME. Le Conseil national de l'air, où siègent les collectivités, les syndicats et l'ensemble des acteurs intéressés par ces sujets, a également prévu d'organiser des retours d'expérience.

Vos amendements laissent entendre que les véhicules les moins polluants ne sont pas accessibles. Il est vrai que les modèles récents sont assez coûteux. Toutefois, il existe diverses aides à l'achat et, comme je l'ai dit tout à l'heure, grâce au verdissement des flottes, des véhicules d'occasion peu polluants apparaîtront progressivement sur le marché ces prochaines années. C'est pour cela que les ZFE sont progressives. En outre, l'adoption d'un amendement de ce type risquerait de laisser croire que les ZFE ne sont créées que pour trois ans.

Les agglomérations sont prêtes à s'engager dans la durée. Une quinzaine d'entre elles ont signé des engagements en ce sens le 8 octobre 2018. Pour la plupart, les plannings des ZFE prévues par les agglomérations déjà inscrites dans la démarche sont progressifs jusqu'à 2030, soit pour une

dizaine d'années. Le délai de trois ans est donc largement couvert. Vous avez raison d'appeler notre vigilance sur ce sujet, mais nous pouvons faire confiance aux collectivités pour mettre en œuvre des dispositifs progressifs. Les réunions de concertation et de partage d'expérience organisées par l'ADEME permettront aux collectivités qui veulent se lancer de profiter de l'expérience des autres. C'est ainsi que nous parviendrons à mailler le territoire de zones à faibles émissions là où c'est nécessaire.

Je demande donc le retrait de cet amendement.

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

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

Tout d'abord, il est important de laisser de la souplesse aux collectivités, grâce notamment à l'évaluation qui, comme le prévoit le CGCT, le code général des collectivités territoriales, doit être réalisée au moins tous les trois ans.

Ensuite, comme je l'ai déjà indiqué, une mission travaille à l'élaboration de mécanismes de financement, de microcrédit notamment, afin d'aider les particuliers qui renouvellent leur véhicule à supporter le reste à charge. Ce type de solution sera particulièrement pertinent pour les 20 % de Français les plus modestes, que la prime à la conversion pourra inciter à faire le premier pas, mais pour lesquels un reste à charge de 1 000 ou 1 500 euros sera un obstacle. Je ne doute pas que nous parviendrons à la loi de finances mieux armés sur ces sujets.

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

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le secrétaire d'État, puisque vous prônez l'indulgence envers les Français les plus modestes pendant les trois premières années, et puisque les avocats pourront se référer à nos propos si cet engagement n'est pas respecté, je retire mon amendement. Nos demandes ont obtenu satisfaction.

(L'amendement n° 739 est retiré.)

M. le président. Qu'en est-il de l'amendement n° 64 ?

M. Vincent Descoeur. Il est également retiré.

(L'amendement n° 64 est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 68 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(L'amendement n° 68, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements identiques n°s 66 et 740 de MM. Vincent Descoeur et Jean-Marie Sermier sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 66 et 740, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 82.

Mme Sophie Auconie. En France, les mesures de la pollution atmosphérique sont effectuées par des organismes de surveillance agréés par le ministère de l'environnement, les AASQUA – associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air –, qui sont une quarantaine sur le territoire, chaque région en comptant au moins une. Les mesures

effectuées par des capteurs fixes ou mobiles permettent de quantifier de nombreux polluants, dont le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone, le plomb, les particules et le monoxyde de carbone. Dans le cadre du déploiement des ZFE, l'amendement propose de densifier le maillage des capteurs de pollution afin de mieux identifier les zones les plus exposées, mais aussi de mieux mesurer les impacts de la ZFE sur les niveaux de pollution.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Nous disposons déjà d'un maillage d'outils de mesure vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept. Certaines de ces mesures sont effectuées par des stations fixes, d'autres par des stations mobiles. Les données recueillies font l'objet d'une modélisation et d'une itération très efficaces, qui a fait ses preuves depuis février 2001. Aujourd'hui, nous n'avons pas besoin de plus de stations, mais plutôt de capteurs supplémentaires permettant de mesurer d'autres polluants, lesquels pourraient être intégrés dans l'indice de qualité de l'air ATMO.

Le Conseil national de l'air, que j'ai réuni hier matin, s'est prononcé à l'unanimité pour que les particules les plus fines, dites PM_{2,5} – c'est-à-dire dont le diamètre est inférieur à 2,5 microns – soient intégrées dans l'indice ATMO, que nous publions chaque jour pour faire état de la qualité de l'air et où ne sont prises en compte, outre l'ozone, le dioxyde d'azote et le SO₂, ou dioxyde de soufre, que les particules dites PM₁₀, c'est-à-dire celles dont le diamètre est inférieur à 10 microns. Nous attendons que la ministre prenne un arrêté qui nous permettra de disposer de mesures plus détaillées à partir du 1^{er} janvier 2020, ce qui répondra à vos demandes. Sur les 173 stations fixes qui maillent le pays, quelque 113 ou 116 mesurent les PM_{2,5}. Ces données devraient donc enrichir l'indice de qualité de l'air publié quotidiennement. Il s'agirait d'une évolution importante, puisque cet indice n'a pas été modifié depuis 2004. Les premières discussions que j'ai eues avec la ministre me laissent penser qu'elle suivra l'avis du Conseil national de l'air en la matière.

Je saisis cette occasion pour vous rappeler que se tiendra la semaine prochaine, le mercredi 18 septembre, la journée nationale de la qualité de l'air, qui donnera certainement lieu, sur l'ensemble des territoires dont vous êtes élus, à des manifestations destinées à faire prendre conscience des enjeux. Vous êtes invités ce jour-là, à huit heures, à l'Assemblée nationale, à un petit-déjeuner permettant à la représentation nationale d'échanger sur les questions de la pollution de l'air et de ses impacts sanitaires, afin de voir ce que nous pouvons faire, avec une ONG – France nature environnement –, des acteurs de terrain qui effectuent des mesures – Atmo France, la fédération des AASQUA – et Santé publique France, qui pourra rendre compte des questions sanitaires. J'ai souhaité que cette rencontre réunisse l'ensemble des groupes politiques autour d'un enjeu qui nous est commun. La pollution de l'air, contre laquelle nous luttons tous, ne doit pas nous opposer les uns aux autres. Je vous attends nombreux pour vérifier auprès des acteurs de terrain que beaucoup de choses sont mises en œuvre.

Madame Auconie, l'amendement que vous soutenez ne me paraît pas nécessaire dans le contexte que je viens de décrire. Il ne serait d'ailleurs pas le bon vecteur législatif. En effet, les capteurs n'ont pas à se limiter à la pollution liée aux transports. Ces derniers sont certes responsables de plus de 60 % des émissions d'oxyde d'azote, mais ne représentent qu'environ 20 % des émissions de particules fines – 19 %

en moyenne pondérée. Aussi devons-nous développer des capteurs susceptibles de mesurer les pollutions industrielle, agricole et liée à l'habitat.

Enfin, si l'on veut encore plus de mesures et de stations fixes – ce qui coûte du reste assez cher : de l'ordre de 150 000 à 200 000 euros au bas mot –, puisque les collectivités sont membres des conseils d'administration des associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air et participent à leur financement, rien ne les empêche – bien au contraire, et je leur lance même un appel – de financer des capteurs supplémentaires pour mieux rendre compte de certaines situations.

Pour toutes ces raisons, je suis défavorable à cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Le maillage du territoire est déjà assuré par les dispositifs que vient de rappeler M. le rapporteur. Par ailleurs, nous pouvons nous appuyer sur des scientifiques de très haut niveau – notre rapporteur au premier chef –, qui font de la France un des leaders dans ce domaine. Je demande donc le retrait de l'amendement, qui est satisfait.

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

Mme Sophie Auconie. Je retire l'amendement. Les dispositifs que vous venez de négocier avec les institutions, et que la ministre pourrait mettre en application, nous satisfont, car ils amélioreront encore les analyses de la qualité de l'air, ce que nous souhaitons tous.

(L'amendement n° 82 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 190.

Mme Emmanuelle Ménard. Il vise à conserver au certificat de qualité de l'air sa raison d'être originelle – la préservation de la qualité de l'air – et à empêcher qu'il serve à sanctionner d'autres infractions, sans lien avec cet objectif, commises par les automobilistes concernés.

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Je comprends l'intention de l'amendement. Il suppose toutefois que des caméras dédiées soient installées. Or, des dispositifs de surveillance trop onéreux ne permettraient pas de sanctionner, notamment, les automobilistes non autorisés qui pénétreraient dans les ZFE. Mieux vaut une mutualisation des dispositifs. Je suggère donc le retrait de l'amendement, sans quoi je rendrai un avis défavorable.

(L'amendement n° 190 est retiré.)

(L'article 28 est adopté.)

Articles 28 bis A à 29 ter

(Les articles 28 bis A, 28 bis B, 28 bis, 28 ter, 28 quater A, 28 quater B, 28 quater, 28 quinquies, 29, 29 bis et 29 ter sont successivement adoptés.)

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

M. le président. À la demande du Gouvernement, nous examinons à présent le titre I^{er} A, qui a été précédemment réservé.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je demande une suspension de séance.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix heures quarante-cinq, est reprise à dix heures cinquante.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 460.

M. Loïc Prud'homme. Par cet amendement, nous souhaitons affirmer que la maîtrise publique des infrastructures existantes ou à venir est un objectif prioritaire de la stratégie de l'État en matière d'investissements dans le système des transports. Nous appelons notamment à la renationalisation des autoroutes et nous nous insurgeons de nouveau contre la privatisation d'Aéroports de Paris.

S'agissant des autoroutes, c'est assez simple : s'il avait conservé ses autoroutes, l'État aurait pu engranger 24 milliards d'euros de recettes depuis 2006, ce qui n'est pas rien lorsqu'on en a besoin pour engager une transition écologique, notamment en matière de transport, premier émetteur de gaz à effet de serre.

Nous demandons également la maîtrise publique des infrastructures aéroportuaires. Il s'agit bien sûr ici de remettre en question la privatisation d'Aéroports de Paris, qui est une aberration anti-écologique. La part des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur de l'aviation civile pourrait passer de 2 % des émissions mondiales aujourd'hui à 20 % d'ici 2050. L'aviation est un secteur qui n'est pas couvert par l'accord de Paris et le kérosène aérien n'est toujours pas taxé, puisque vous l'avez refusé. La question que pose cet amendement est celle de savoir comment nous pouvons contrôler et contraindre ces secteurs fortement émetteurs de gaz à effet de serre : en privatisant les infrastructures qui les supportent.

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

Mme Bérangère Abba, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Chers collègues, je suis ravie de vous retrouver autour de ces sujets de financement de la programmation des investissements de l'État dans les infrastructures de transports. Nous avons déjà largement évoqué la renationalisation éventuelle des sociétés concessionnaires d'autoroutes. D'abord, nous avons soulevé le fait que l'État n'était pas sans exercer un contrôle sur ces sociétés d'autoroutes au moyen des contrats qui les lient. Nous avons tout loisir, d'ici à la fin des contrats de concession, d'observer la situation et de délibérer quant à la suite à leur donner. Cependant, les rompre de manière anticipée engagerait des frais importants qui hypothéqueraient totalement la présente programmation des infrastructures. J'émetts donc un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis. Nous avons déjà eu l'occasion de débattre de cette question. Nous sommes un État de droit. Les contrats, pour les plus grosses concessions, arrivent à échéance entre 2031 et 2036. L'État stratège devra d'ailleurs se prononcer sur ce qu'il entend faire à l'issue de ces contrats, comme j'ai eu l'occasion de le dire ici-même.

Pour ce qui est, par ailleurs, du secteur aérien, nous reviendrons évidemment sur les dispositifs d'éco-contribution, mais je rappellerai que la régulation du secteur a eu lieu très en amont. En 2016 a été signé l'accord international CORSIA – *Carbon offsetting and reduction scheme for international aviation*, ou régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale –, qui entrera en vigueur en 2021. Il concerne la majorité des opérateurs, notamment américains et chinois, qui représentent 76 % des émissions de gaz à effet de serre. Voilà donc un premier secteur qui s'est autorégulé. Par ailleurs, sur un plan très pratique, il faut absolument faire advenir les biocarburants durables dans l'aviation. Je mobiliserai très prochainement pour cette mission tous les services, notamment la Direction générale de l'aviation civile.

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

M. Loïc Prud'homme. M. le secrétaire d'État, au mois de juillet dernier, vous déclariez dans la presse que vous étiez prêt à engager, sinon une nationalisation des autoroutes, du moins la mise en place d'un système permettant de recourir à un emprunt sur les bénéfices futurs issus du retour de ces autoroutes dans le giron public – je ne me souviens pas de vos propos exacts mais vous voyez à quoi je fais référence. Avez-vous changé d'avis au cours de l'été, à la suite peut-être d'un coup de chaud, ou est-ce moi qui ai mal compris la position qui était la vôtre en juillet ?

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je vous prie de croire, monsieur le député, à ma parfaite régulation thermique et à la cohérence de mes propos ! *(Sourires.)* Au début du mois de juillet, j'ai soulevé plusieurs problèmes. Le premier était de savoir ce que ferait l'État à l'issue des contrats de concession, c'est-à-dire entre 2031 et 2036 pour les plus importants. Ce problème, qui est devant nous, pose la question du rôle de l'État-stratège vis-à-vis des infrastructures de mobilité et, plus largement de l'énergie et des télécommunications. Peut-être faut-il repenser ce rôle – et je m'emploierai évidemment à cette tâche.

J'ai également abordé le problème du financement. Comme vous le savez, nous recherchions alors 350 millions d'euros pour financer la loi mobilités – car cette loi, nous y reviendrons, est financée. J'avais effectivement proposé un mécanisme qui, sur la base des recettes futures – les concessions pouvant revenir dans le giron de l'État – permettait d'emprunter à des taux relativement bas. Mais ce problème de financement ayant été résolu avec les annonces de Mme la ministre le 18 juillet dernier, il ne se pose plus aujourd'hui.

Les deux autres questions que j'ai soulevées, et que j'évoquerai ici rapidement, sont d'une part la possible décentralisation de la gestion du réseau routier non concédé, en raison du rôle de chef de file joué aujourd'hui par les régions, et d'autre part l'amélioration de la gestion du réseau routier,

le système actuel ayant un caractère dual du fait de l'existence d'un réseau concédé et d'un réseau non concédé. Nous devons nous positionner très rapidement sur ce dossier qui fait actuellement l'objet d'une réflexion conduite au sein de nos services. J'espère être en cohérence avec mes propos et avoir clarifié ce que j'ai proposé en juillet.

(L'amendement n° 460 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 573.

Mme Emmanuelle Ménard. Par cet amendement, je suggère de revenir à la rédaction de l'alinéa 3 proposée par le Sénat, qui permet d'insister sur l'accessibilité et la mobilité de nos territoires. Je prendrai évidemment comme exemple la ville de Béziers, qui attend depuis plus de trente ans l'arrivée de la ligne nouvelle à grande vitesse. Nous connaissons tous l'impact d'une ligne et d'une gare TGV sur le dynamisme et le développement économiques locaux, et aussi, bien sûr, sur l'emploi. C'est particulièrement important dans une ville moyenne qui, comme Béziers, compte trois quartiers prioritaires.

Dans le cadre du développement des villes moyennes, en l'occurrence dans l'Hérault, et pour éviter de se focaliser sur Montpellier et de privilégier toujours cette ville, il est très urgent de lancer enfin le tronçon manquant entre Montpellier, Béziers et Perpignan. Ainsi, EDF Renouvelables souhaitait, voilà quelques mois, délocaliser 200 emplois situés à Béziers, en invoquant le fait que Montpellier était quand même plus pratique.

Je rappellerai quelques faits, et tout d'abord la saturation totale de l'axe Montpellier-Béziers-Narbonne, qui lui vaut d'obtenir le plus mauvais score en matière de régularité des grandes lignes en France. J'insiste sur ce point car les habitants du Biterrois en pâtissent tous les jours.

Or il n'existe plus de capacité résiduelle, que ce soit pour les lignes de TER – transport express régional –, de fret ou de feroutage. Tous les acteurs publics, région, départements, agglomérations, communes et jusqu'aux services de l'État sont d'accord sur le tracé de la nouvelle ligne, sur ses gares et sur son phasage. Elle correspond de surcroît en tout point aux objectifs affichés par le projet de loi, à commencer par celui d'améliorer concrètement les déplacements du quotidien pour tous les citoyens, dans tous les territoires.

Je rappelle aussi que cette ligne est le petit chaînon qui manque pour relier Amsterdam et Séville ou Malaga, autrement dit l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.

Enfin, détail non négligeable que j'ai rappelé dans la discussion générale, 13 400 camions passent tous les jours la barrière de péage entre la France et l'Espagne : c'est autant de trafic que la ligne Montpellier-Béziers-Perpignan permettrait de dérouter.

Bref, vous l'avez compris, et j'y reviens toujours : oui à cette ligne nouvelle, mais vite.

M. le président. La parole est à M. Paul-André Colombani, pour soutenir l'amendement n° 314.

M. Paul-André Colombani. Cet amendement de François Pupponi tend à préciser que priorité doit être donnée aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, très souvent délaissés en matière de mobilité. Il contribuerait donc à réduire certaines inégalités et à lutter contre la ghettoïsation dont les habitants de ces quartiers sont souvent victimes.

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

Mme Bérangère Abba, rapporteure. L'amendement de Mme Ménard peut être considéré comme un témoignage sur des questions purement locales. Techniquement, il revient à une version antérieure du premier objectif de la programmation, reformulé entre-temps pour des raisons de clarté rédactionnelle. Il était par exemple question de « mobilité des zones rurales », lesquelles, on l'aura compris, ne sont pas mobiles en tant que telles.

Vos objectifs de réduction des inégalités territoriales, d'accessibilité et de désenclavement, madame Ménard, sont précisément ceux du projet de loi. Votre amendement me semble donc satisfait : demande de retrait.

L'avis sera le même sur l'amendement de M. Pupponi, comme sur les suivants du même ordre : il ne nous semble pas pertinent de hiérarchiser les urgences et les problématiques, fussent-elles celles des quartiers prioritaires de la politique de la ville ou d'autres territoires enclavés.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Sur l'amendement n° 314, il convient de préciser que les quartiers prioritaires de la politique de la ville sont évidemment mentionnés, et à de nombreuses reprises, dans le texte, en particulier dans le présent titre.

Je connais par ailleurs votre préoccupation, madame Ménard, quant à l'ouverture d'une nouvelle ligne entre Montpellier et Perpignan ; mais, comme je vous l'ai dit en commission, cet aménagement figure bien entendu dans le scénario 2 du COI. Comme vous le savez aussi, les procédures d'acquisition du foncier se poursuivent.

J'entends aussi vos préoccupations quant aux délais, mais les choix du COI, en particulier sur le phasage, répondent à l'exigence de sincérité de la programmation. Trop souvent, dans notre République, on a promis des réalisations qui n'étaient pas financées. Ici, la trajectoire est financée et les promesses seront tenues. Pour cette raison, bien que je comprenne vos préoccupations, je vous suggère le retrait de l'amendement.

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

M. Michel Castellani. Je n'apprendrai rien à personne en disant que les transports contribuent de façon essentielle à l'aménagement du territoire. Par son amendement, François Pupponi entend œuvrer à une meilleure intégration des quartiers défavorisés au tissu urbain, avec les effets bénéfiques que cela peut avoir sur les déplacements, bien sûr, mais aussi et surtout sur l'emploi.

L'amendement sous-tend donc une conception globale de la politique des transports et, plus largement, de l'équilibre territorial, question dont François Pupponi, comme vous le savez, est un spécialiste. C'est donc au nom d'une vision globale des politiques d'aménagement que nous défendons cet amendement.

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

Mme Sophie Auconie. J'ajouterai un mot sur les inégalités territoriales et sur l'importance, pour plusieurs raisons, du désenclavement des zones rurales.

La première raison tient aux fluctuations du coût du pétrole, le plus souvent, hélas, dans le sens d'une augmentation, ce qui tire bien entendu à la hausse le prix du carburant. De plus, à travers un certain nombre de dispositions, l'État a augmenté les taxes sur le carburant.

En même temps, nous voulons, vous et nous, valoriser les transports vertueux. Je suis élue d'un territoire, l'Indre-et-Loire, qui est voisin du vôtre, monsieur le secrétaire d'État, et dont l'une des parties, le Lochois, est très enclavée. Il dispose d'une ligne ferroviaire dite « secondaire », mais, secondaire, elle ne l'est pas pour tout le monde. Le prix du billet pour l'emprunter a été porté de 6 à 9 euros, quand la durée d'un trajet de Loches à Tours passait, lui, de une heure à une heure et demie. Et, pour la même liaison, le prix du trajet en bus, mode de transport au gasoil, est passé de 6 à 3 euros.

Au-delà de l'inscription, dans la loi, d'un certain nombre de priorités pour les territoires, notamment en termes d'équipements, j'aimerais que l'on mesure combien il est important, pour l'État, de tenir ses engagements financiers, en particulier dans le cadre des contrats de plan État-région : certaines lignes méritent en effet toutes les attentions, d'autant que cela va dans le sens des objectifs auxquels vous nous incitez.

Je vous le demande donc, monsieur le secrétaire d'État : rencontrez-nous, le sénateur du Lochois, la députée que je suis, le maire de Loches et le président de la communauté de communes, voire le président de la région ou le vice-président chargé des transports. Le sujet est d'importance, et nous avons besoin de vous. Écoutez-nous et entendez-nous. À cet égard, je salue la qualité de nos débats et de votre écoute depuis leur début.

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard.

Je vous précise, ma chère collègue, que les députés non inscrits ne disposent plus que de trente secondes de temps de parole.

Mme Emmanuelle Ménard. Merci, monsieur le président, je serai brève.

J'ai bien entendu vos arguments, monsieur le secrétaire d'État, mais je rappelle que la ville de Béziers comporte trois quartiers prioritaires de la politique de la ville. Pour eux, l'État joue le jeu : le problème n'est donc pas là, car l'argent ne suffit pas. Le développement de ces quartiers est un tout : il faut y installer des filières d'enseignement supérieur et y créer de l'activité économique. Dans ces conditions, la nouvelle ligne Montpellier-Béziers-Perpignan est évidemment essentielle ; c'est pourquoi j'y insiste tant.

On n'y arrivera pas si l'on ne conjugue pas tous les efforts pour sauver ces quartiers qui, malgré tous les moyens mobilisés, sont encore à l'abandon.

M. le président. Le temps de parole des députés non inscrits est épuisé. Leurs amendements seront donc mis aux voix directement, après le simple énoncé, selon l'usage, des avis de la commission et du Gouvernement, à l'exclusion de toute autre intervention.

(Les amendements n° 573 et 314, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 135 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu.

(L'amendement n° 135, 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° 25.

M. Vincent Descoeur. Il vise à assurer la reconnaissance de la spécificité de la montagne. Nous en avons déjà longuement débattu, et j'ai retiré, sur ce thème, un certain nombre d'amendements. J'ai néanmoins maintenu celui-ci, car la prise en compte des difficultés inhérentes aux reliefs me paraît importante.

J'ai bien entendu votre refus de toute hiérarchie, madame la rapporteure, mais ne le partage pas, car une priorisation, pour peu qu'elle ne se perde pas dans les détails, me paraît tout au contraire nécessaire pour des territoires qui, objectivement, cumulent le plus de handicaps et de retards en termes d'infrastructures.

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

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Le souci que vous venez d'exprimer, monsieur Descoeur, est partagé. Certains territoires, qui cumulent en effet des difficultés, ont des attentes en matière de désenclavement. Votre amendement est néanmoins satisfait par l'alinéa 3 de l'article et par l'alinéa 25 du rapport annexé, aux termes duquel la « programmation tient compte des enjeux spécifiques en matière d'accessibilité des territoires de montagne, insulaires, ultra-marins et frontaliers, en leur accordant une attention particulière tant en matière d'entretien que de développement des infrastructures ».

Quant à la hiérarchisation, il est évident qu'elle est impossible : elle reviendrait à exclure certaines priorités, notamment en termes de désenclavement. Je suis convaincue, en revanche, que le Conseil d'orientation des infrastructures a en tête les enjeux dont vous parliez, et qu'il ne manque pas d'accorder la priorité à certaines urgences.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous avons déjà eu cet important débat au début de l'examen du texte. Je vous confirme que les préoccupations issues de territoires qui cumulent des difficultés sont bien prises en compte, non seulement dans le projet de loi, mais aussi par des actions concrètes, telles que le plan de désenclavement routier, sur lequel nous reviendrons. Je suggère donc le retrait de l'amendement.

Je reste par ailleurs à votre disposition, madame Auconie, pour poursuivre la discussion utile et nécessaire dont vous parliez.

Mme Sophie Auconie. Merci, monsieur le secrétaire d'État.
(L'amendement n° 25 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 315.

M. Michel Castellani. L'argumentation étant la même que pour l'amendement précédent, je serai bref. L'objectif est, ici encore, de donner la priorité au désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

J'ai déjà exposé la logique qui préside à cet amendement ; je n'y reviens donc pas. Nous craignons cependant que les mêmes causes n'entraînent les mêmes effets – je veux parler du vote de notre assemblée...

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

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable, pour les mêmes raisons que précédemment.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. La desserte et l'accessibilité des QPV sont déjà mentionnées explicitement dans le premier objectif de l'article, qui vise à « réduire les inégalités territoriales ». Il y est également fait mention à l'alinéa 63 du rapport annexé.

Le nouvel appel à projets sur les transports en commun en site propre, le quatrième du genre, visera explicitement, lui aussi, l'objectif de desserte des QPV.

Votre amendement étant satisfait, j'en suggère le retrait.

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

M. Michel Castellani. Nous prenons acte de vos propos, monsieur le secrétaire d'État ; mais puisque l'amendement a été déposé à l'initiative de François Pupponi, qui n'est pas présent sur nos bancs à cette heure, la correction nous impose de le maintenir.

(L'amendement n° 315 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 316.

M. Michel Castellani. Cet amendement participe de la même logique que précédemment, à ceci près que François Pupponi cite, dans l'exposé sommaire, l'exemple de Roissy, plateforme qui, bien que prometteuse en termes de retombées économiques, ne profite que très peu aux habitants de la commune, notamment en raison d'une desserte lacunaire, pour ne pas dire inexistante.

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

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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. Michel Castellani.

M. Michel Castellani. Même observation que précédemment : nous maintenons l'amendement par correction.

(L'amendement n° 316 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 374.

M. Hubert Wulfranc. Nous souhaitons compléter l'alinéa 4 afin que soit garantie la pérennité des petites lignes ferroviaires. L'État serait ainsi le partenaire financier des régions dans l'hypothèse où les collectivités territoriales ne parviendraient pas à assurer le maintien de ces lignes – importantes au point qu'on peut les considérer comme des « lignes de vies » des territoires.

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

Mme Béragère Abba, rapporteure. Votre souci que soit assurée la pérennité des petites lignes, monsieur Wulfranc, est partagé par les députés de tous les bancs. Le secrétaire d'État nous a confirmé que François Philizot remettrait la première partie de son rapport d'ici à la fin septembre ou au début du mois d'octobre, rapport qui présentera un état des lieux de ces petites lignes.

Vous n'ignorez pas, par ailleurs, que la compétence ici en question est celle des régions : c'est donc avec leurs exécutifs qu'il faudra mener un travail de révision des contrats de plan État-régions 2015-2020. Les priorités d'investissement seront définies en fonction du diagnostic établi par le rapport. C'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous avons déjà longuement débattu de cet important sujet à l'occasion de la discussion du nouveau pacte ferroviaire, et ici encore récemment. Vous savez que le préfet Philizot a été chargé d'établir un diagnostic ligne par ligne afin qu'on puisse évaluer le coût de leur régénération, de leur pérennisation. Il n'a été bien souvent question, ces derniers temps, que d'effectuer des travaux permettant de modifier les limitations de vitesse ; or il convient de mener une politique de nature à assurer au réseau un avenir pérenne.

L'État y consacre 1,5 milliard d'euros dans le cadre des contrats de plan État-régions. Reste à établir, ligne par ligne, les priorités de la région, à proposer des solutions alternatives. Ce travail, déjà entamé par M. Philizot, sera poursuivi sous l'égide des préfets de région qui, d'ici à la fin de l'année, définiront le cadre adéquat. Aussi, tout en partageant votre préoccupation, je vous demande également de retirer votre amendement.

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

M. Christophe Bouillon. Je profite de la présence de sa présidente pour demander que la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire auditionne M. Philizot une fois qu'il aura remis son rapport. Chacun, du reste, en première lecture, avait émis le même souhait et je me souviens que le député Jean-Baptiste Djebbari avait insisté pour que nous disposions des informations indispensables pour analyser ligne par ligne le niveau d'investissement nécessaire à leur pérennité – c'était aussi le sens du rapport Spinetta.

J'ai remarqué que, dans de nombreuses régions, les horaires des petites lignes avaient été modifiés. J'ignore comment a procédé le préfet Philizot, si son travail a consisté à évaluer le niveau d'investissement nécessaire pour éviter que l'état des voies ou de la signalisation n'impose des ralentissements, s'il a établi un état des lieux du trafic. Reste que, tous les jours, à l'occasion des mouvements pendulaires domicile-travail, des salariés utilisent ces lignes comme solution alternative à la voiture, quand ils habitent des territoires périphériques aux grandes métropoles. Or on nous signale que des modifications d'horaires contrarient la volonté de ces salariés d'emprunter ces lignes. J'ai à l'esprit un exemple très précis, dans mon département, dans la périphérie de l'agglomération de Rouen : la région a modifié des horaires à Motteville, à Saint-Martin – notre collègue Wulfranc pourrait vous citer des exemples similaires.

D'une certaine manière, il y a maldonne. Si nous profitons de cet indispensable travail de prospective, que vous avez souhaité – et l'on peut faire confiance au préfet Philizot, qui maîtrise parfaitement le sujet et a dû remplir sa tâche avec la rigueur qu'on lui connaît –, dans le même temps, les salariés constatent qu'il leur est de plus en plus difficile d'utiliser ces lignes parce que le cadencement n'est plus le même. Ainsi un salarié m'a-t-il confié que la suppression d'un train le contraint à partir de chez lui avant six heures, alors qu'il n'habite qu'à quelques kilomètres de son lieu de travail.

On me répondra que cette question relève de la compétence des régions et non de celle du Gouvernement, mais il s'agit d'aller plus loin dans la logique de contractualisation entre l'État et les régions, de se montrer exigeant dans nos engagements à proposer des solutions alternatives à la voiture, impliquant en particulier qu'on maintienne coûte que coûte des horaires qui conviennent aux salariés.

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

M. Hubert Wulfranc. Déjà, comme vient de l'indiquer notre collègue Bouillon, les choses bougent, ce qui nous donne un avant-goût du sort qu'on réserve aux petites lignes – on nous prépare à avaler la pilule... Nous insistons ici sur le fait qu'existent des « lignes de vie », dans les territoires, pour les populations, lignes dont nous devons par principe assurer la pérennité – et je dis bien « par principe », ce qui vous heurte sans doute. On nous répond généralement qu'il faut respecter un certain équilibre économique – qu'il s'agisse de la ligne Perpignan-Rungis ou d'une autre – mais cet équilibre doit se trouver dans le cadre de la péréquation. Or la contractualisation État-régions doit faire en sorte que les bénéfices produits par les grandes lignes assurent la pérennité des petites lignes. C'est la logique que nous vous demandons de suivre en adoptant le présent amendement du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Pour répondre à la préoccupation de M. Bouillon, qui est celle de nombre de nos collègues, j'invite les membres de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à participer à l'audition du préfet Philizot qui se tiendra le 8 octobre prochain dans le cadre de l'examen du programme 203 du projet de loi de finances pour 2020.

M. le président. La parole est à Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. L'affaire des petites lignes, récurrente, préoccupe en effet les députés de tous les bancs. Si l'audition que vient d'évoquer la rapporteure est un premier pas, elle n'est pas ouverte à tous les députés. Le programme de la commission du développement durable est certes très chargé – en particulier avec l'examen du projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage alimentaire, et avec tous les avis budgétaires qu'elle doit rendre –, mais, une fois le rapport publié, je m'engage à programmer une audition – fût-ce un jeudi matin – au cours de laquelle chacun d'entre vous pourra venir poser à M. Philizot toutes les questions qu'il souhaite.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Comme je l'ai précisé en commission, le rapport Philizot sera rendu public avant le 8 octobre, date de l'audition du préfet dans le cadre de l'examen du programme 203. Pour répondre ensuite à M. Wulfranc, pour prendre un cas très concret : la ligne entre Limoges et Brive via Saint-Yrieix, fermée depuis plusieurs mois, est dimensionnée pour qu'y circulent des trains de fret. Des travaux de régénération concernent une activité qui n'existe plus depuis dix à quinze ans. On pourrait donc revoir le référentiel ferroviaire de manière à adapter les travaux aux circonstances locales, des travaux moins chers et dès lors plus rapides à réaliser, et qui contribueraient donc à l'équilibre économique que vous évoquiez.

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

Mme Sophie Auconie. Examinons l'expérimentation menée en Allemagne – je suis sûre que vous la suivez, monsieur le secrétaire d'État – où des trains à hydrogène rendent beaucoup plus « vertueuses » ces petites lignes qui ne sont pas secondaires pour tout le monde. Nous devons nous montrer, nous Français, tout aussi vertueux.

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

M. Jean-Luc Warsmann. De nombreux projets positifs sont lancés dans le pays. Dans mon département, nous sommes parvenus à sauver un certain nombre de lignes de fret en payant en partie les transporteurs à la tonne de céréales, les collectivités et l'État se partageant le reste pour remettre les lignes en état, ce qui a permis d'éviter que des marchandises transportées par le rail ne le soient par la route. Une des lignes de fret sur le point d'être abandonnée par la SNCF va ainsi être confiée à des collectivités territoriales qui vont la rénover. Nous devons donc faire preuve d'inventivité, sur le terrain, afin de sauvegarder ces lignes.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Pour ce qui concerne le train à hydrogène, un projet entre Alstom et la SNCF porte sur une quinzaine de rames, l'État accompagnant les régions volontaires pour développer ce type de transport qui répond à un avenir désirable en matière de transition écologique.

(L'amendement n° 374 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Ruffin, pour soutenir l'amendement n° 463.

M. François Ruffin. À l'alinéa 5, après le mot : « routière », nous souhaitons insérer les mots : « en définissant un cadre social et fiscal qui permette d'en finir avec l'avantage concurrentiel de la route, ».

On nous incite à la décarbonation : si l'on veut que le transport de marchandises se réalise davantage par le rail, il faut rendre le rail plus compétitif. Pour cela, il y a un moyen : le transport routier doit s'effectuer à son véritable coût. En effet, depuis 1990, il est financé sur fonds publics à hauteur de 66 % contre 17 % pour le rail – alors que ce dernier pollue environ cinquante fois moins. On sait que les transporteurs routiers n'ont pas vu leurs conditions de travail évoluer positivement du fait d'un allongement de la durée de conduite, de la stagnation de leur salaire. Nous souhaitons donc instaurer l'égalité sociale et fiscale entre le rail et la route, afin que la concurrence ne soit pas complètement

faussée et afin de prendre en considération les enjeux écologiques. Nous devons enrayer la chute du fret ferroviaire dont l'activité a été divisée par deux en vingt ans.

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

Mme Béragère Abba, rapporteure. Monsieur Ruffin, le cadre social et fiscal qui mettrait fin à l'avantage concurrentiel de la route, il se médite. D'ailleurs, la réflexion a déjà bien avancé au plan européen, notamment dans le cadre de la lutte contre le dumping. En outre, il ne vous aura pas échappé que la disposition que vous proposez n'a pas vraiment sa place au sein du titre I^{er} A, qui porte sur la programmation des investissements dans les infrastructures nationales. Cette question relève plutôt des réformes à mener à l'échelon européen.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. D'abord, si l'on examine les chiffres, monsieur Ruffin, actuellement aucun système de transport ne paie ses coûts, qu'il s'agisse des coûts internes ou des coûts externes – ce qu'on appelle les externalités. Probablement faudrait-il engager un travail sur la question en réfléchissant en termes de système de transport et non de véhicules qui constituent ce système, et en tenant aussi compte du coût des infrastructures pour l'environnement.

S'agissant de la contribution du secteur routier, il ne vous aura pas échappé qu'à l'occasion du dernier Conseil de défense écologique, Mme Borne a annoncé une contribution de 2 centimes par litre de ce secteur au titre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE. Cette mesure, qui fait porter un poids de 140 millions d'euros sur le secteur routier, nous paraît une contribution utile et juste tout en étant quelque chose qui n'affaiblira pas un secteur qui, comme vous le savez, doit faire face à une concurrence internationale, et en particulier à une concurrence européenne féroce. Depuis quelques années, le secteur a retrouvé des marges et nous souhaitons préserver sa compétitivité.

Il s'agit donc d'équilibres fins. Ils seront étudiés en détail dans le cadre du projet de loi de finances, mais je tenais à souligner d'ores et déjà qu'aucun système de transport, quel qu'il soit, ne paie son coût pour l'environnement et que la contribution au dommage environnemental – disons-le ainsi – doit toujours être pesée au regard des intérêts économiques des filières françaises, et des emplois français. Nous essayons de maintenir cet équilibre, mais la voie est souvent étroite.

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

M. Michel Castellani. L'amendement de notre collègue Ruffin a l'avantage de soulever la question de la politique d'aménagement du territoire et de la politique des transports dans sa globalité. On sait très bien qu'il existe une concurrence frontale entre les différents moyens de transport et que les politiques en la matière ont varié depuis l'après-guerre, encourageant tour à tour la route, le rail, les autoroutes, le fluvial, l'aérien...

Aujourd'hui, nous examinons les choses du point de vue législatif. Cela ne devrait pas nous empêcher d'avoir un débat sur les grandes orientations de la politique des transports, soit dans le cadre de la commission des affaires économiques, soit dans l'hémicycle, car il s'agit d'un sujet important. Ce serait une suggestion à retenir, et c'est ce à quoi le présent amendement incite.

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

M. François Ruffin. Vous y réfléchissez, vous y pensez, vous vous donnez du temps... mais la part du fret ferroviaire a été divisée par deux en vingt ans ! Vous avez fait un nouveau pacte ferroviaire dans lequel on ne tient absolument pas compte de tout cela : on n'y trouve pas les mots « réchauffement » ou « climat » ; on n'y envisage aucun rééquilibrage par rapport à la route. Quand va-t-on pouvoir repenser les choses, sinon aujourd'hui, dans le cadre d'un projet de loi relatif aux mobilités ? Vous dites qu'il va y avoir un nouveau texte, mais pour quand est-il prévu ? Pour dans six mois ? Dans un an ? Dans deux ans ? Pour le prochain quinquennat d'Emmanuel Macron ? Il y a une urgence écologique !

Vous parlez de compétitivité, mais la France a laissé se crasher son transport international. Elle a laissé les transporteurs internationaux français se faire écraser par la concurrence. Pourquoi ? Parce qu'au niveau européen, pour faire du transport international, un chauffeur polonais – je n'ai rien contre les Polonais – ou un chauffeur roumain revient beaucoup moins cher ! Cela se vérifie dans les statistiques, qui toutes montrent l'effondrement du transport international français.

De toute façon, la concurrence n'est plus une concurrence internationale – celle-ci peut être mise entre parenthèses ; elle est interne au territoire français. La compétition n'est pas entre transporteurs internationaux, ou avec la Pologne ou la Roumanie, elle est entre les modes de transport de marchandises : le rail ou la route. Or cette dernière représente quelque 85 % du trafic de marchandises. Et il ne faut pas compter sur l'Union européenne ! Dans le Livre blanc sur les transports, il est dit qu'il n'est pas question d'encadrer, que la seule manière dont on envisage de rééquilibrer les choses entre le rail et la route est de faire baisser le coût du rail, notamment ses coûts salariaux.

Il n'y a donc aucune perspective politique – et l'on comprend bien pourquoi : il s'agit d'un enjeu central pour l'Europe. Car comment l'Europe se construit-elle ? Elle se construit avec en son centre un camion – je serais d'ailleurs partisan que l'on en fasse figurer un au cœur du drapeau européen, au milieu des douze étoiles. C'est grâce au camion que l'on peut aller produire des sèche-linge en Pologne pour les vendre sur les marchés français ou néerlandais ! C'est grâce à lui que l'on obtient les plus bas coûts en matière salariale, fiscale et environnementale ! (*M. Jean-Marie Sermier s'exclame.*) Si le coût du transport était mieux pris en considération, notamment, comme nous le proposons, grâce à l'application d'une taxe au kilomètre, il ne serait plus rentable pour les multinationales d'aller produire des marchandises en Pologne, en Roumanie ou en Slovaquie pour les expédier vers les marchés d'Europe de l'Ouest. Le camion est la clé de voûte de cette Union européenne-là.

Si l'on veut rééquilibrer dès à présent, dans notre pays, le rapport entre le rail et la route, il ne faut rien attendre de l'Union européenne. C'est à nous de prendre des décisions, ici, par exemple en inscrivant dans un article de loi qu'il faut prendre en considération le social et l'environnemental – le coût pour l'environnement étant dix à cinquante fois plus élevé pour le transport routier que pour le transport par rail.

Il ne s'agit plus de réfléchir : il y a urgence, et il faut y répondre aujourd'hui, non dans un futur projet de loi.

M. le président. Je vais maintenant passer la parole à M. le secrétaire d'État, non sans avoir précisé à M. Lassalle, qui me l'avait demandée, qu'à mon grand regret je suis contraint de

la lui refuser, l'examen du texte étant régi par le temps législatif programmé. Or si celui-ci offre une grande liberté formelle, lorsque le temps est écoulé pour un groupe ou pour les députés non inscrits, il n'est plus possible de prendre la parole – et le temps de parole imparti aux députés non inscrits est épuisé.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je voudrais indiquer les points d'accord avec M. Ruffin et lui dire ce que nous pensons qu'il convient de faire aujourd'hui.

La diminution par deux de la part du fret ferroviaire est un fait, qui résulte de plusieurs facteurs, notamment de choix politiques au sein de l'Union européenne qui se sont traduits par une fiscalité favorable au transport routier. Je suis d'accord avec vous : ce furent là des choix politiques de la part des gouvernements successifs. Je suis d'accord aussi s'agissant des circonstances de la désindustrialisation de la France, qui a eu pour effet de ne plus faire transporter des matériaux pondéreux par la voie ferrée et de réduire le poids économique du fret ferroviaire. Enfin, cet état de choses découle de l'échec de l'Europe à construire des protections pour les salariés du secteur du transport de marchandises.

Toutefois, le cadre social a récemment fait l'objet d'avancées notables dans le cadre du paquet mobilité.

M. Damien Pichereau. En effet !

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Le repos du conducteur en cabine est ainsi désormais interdit, et des règles strictes ont été définies afin de mieux encadrer le cabotage. Certes, vous pouvez considérer que ces avancées ne sont pas suffisantes, mais elles constituent néanmoins l'embryon d'un cadre européen de protection sociale des travailleurs du secteur des transports.

Quant à ce qu'il convient de faire, il y a aujourd'hui plusieurs problèmes. Le premier est la vétusté du réseau. Nous engageons des fonds considérables pour la rénovation des voies. Il y a ensuite la question des sillons fret, c'est-à-dire de l'heure de passage des trains : les sillons actuels souvent ne permettent pas de livrer les colis à l'heure. C'est un réel problème, sur lequel nous travaillons. Il y a enfin un problème plus prosaïque, mais bien plus épineux : comment faire en sorte que des marchandises soient remises dans les trains ? Pour reprendre l'exemple que vous avez donné, monsieur Ruffin, le problème du Perpignan-Rungis, ce n'est pas le train lui-même, c'est qu'il n'y a pas assez de marchandises à mettre dedans. Cela suppose, et c'est ce que nous faisons en ce moment, de pousser les marchés concernés – en l'espèce, ceux de Rungis et de Perpignan – à remplir à nouveau les trains, en obtenant le soutien de la région Occitanie, pour faire en sorte que l'équilibre économique du fret ferroviaire soit plus soutenable. Veuillez croire que, sur ce sujet, nous sommes extrêmement mobilisés et que nous partageons les mêmes objectifs que vous.

Un dernier chiffre pour tordre le cou à l'idée que le budget des transports serait consacré à autre chose qu'au ferroviaire : aujourd'hui, 3 euros sur 4 sont attribués à ce dernier. Je crois que cela traduit plutôt bien notre ambition politique !

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur. Bravo !

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

M. Hubert Wulfranc. Je souscris, sur le fond, aux propos de M. Ruffin. J'observe toutefois que M. le secrétaire d'État a fait une réponse parfaitement étayée. Il est un certain nombre de constats que nous partageons, s'agissant notamment des problèmes que pose aujourd'hui le report modal, du fait de la disparité flagrante entre la route et le rail. Toutefois, on ne va pas faire la révolution du jour au lendemain et rééquilibrer d'un coup les parts respectives de la route et du fer. Il reste qu'il y a des tendances lourdes qu'il convient d'inverser, et il faut y travailler. C'est pourquoi je vous renvoie dès à présent à l'amendement n° 394, qui sera examiné ultérieurement. À travers cet amendement, nous vous proposons d'inscrire dans le texte, à l'alinéa 24, que le renforcement du report modal passe par la définition d'un cadre social et fiscal adapté, afin d'opérer un rééquilibrage en faveur du rail.

Certes, nous ne nions pas, monsieur le secrétaire d'État, que les enjeux relatifs à la filière de la route, que vous avez soulignés, soient importants, de même que nous ne nions pas la difficulté des discussions menées à l'échelon européen, plusieurs blocs s'affrontant – je rappelle d'ailleurs que le groupe communiste a voté pour la convention défendue par la France auprès de l'Europe pour aller vers le mieux-disant social en matière de transport routier. Indéniablement, tout cela demande du temps et de la volonté politique. À la lumière de ce qui vient d'être dit, je vous appellerai donc à aller dans ce sens au moment de l'examen de l'amendement n° 394.

(L'amendement n° 463 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 129 et 23, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 129.

M. Vincent Descoeur. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. Vous gardez la parole pour soutenir l'amendement n° 23.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à reconnaître explicitement le développement du travail comme facteur de réduction des déplacements. Nous avons déjà eu l'occasion d'en débattre et j'ai déjà dit que je regrettais que le télétravail, qui est de nature à réduire les déplacements des salariés, ne trouve pas toute sa place dans ce texte.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Nous partageons votre souci, monsieur Descoeur. Il est bien évident que le télétravail favorise la réduction des transports, ce qui est la meilleure des réponses aux problèmes de report modal. La question est traitée dans le cadre des ordonnances réformant le code du travail, à travers le développement de tiers lieux – pour lesquels le Gouvernement a annoncé un investissement de 110 millions d'euros d'ici à 2021. Vos amendements me semblent donc satisfaits.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même argumentation. Au début de la discussion, nous avons évoqué le dimensionnement de l'offre de transport, en nous demandant si le recours au télétravail serait susceptible

de le réduire substantiellement. Préoccupation partagée, donc, mais demande de retrait des amendements. À défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

(Les amendements n°s 129 et 23, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements, n°s 24, 317, 758 et 465, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 24, 317 et 758 sont identiques.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 24.

M. Vincent Descoeur. Il vise à encourager et à promouvoir l'usage du réseau ferré existant pour les déplacements intra-européens. Dans ce cadre, il est nécessaire de renforcer la coopération entre les opérateurs ferroviaires européens pour la création et l'exploitation de nouvelles lignes de trains de nuit.

M. le président. La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 317.

Mme Jeanine Dubié. Le développement de l'offre de trains de nuit doit faire partie de la stratégie et de la programmation financière des investissements prévus à l'article 1^{er} A, en particulier dans le cadre de la mobilité intra-européenne.

L'exploitation de trains de nuit est une activité particulièrement complexe. Selon l'analyse de nombreux opérateurs ferroviaires européens, le développement d'un réseau international ambitieux serait possible si les opérateurs nationaux coopéraient. L'Allemagne a déjà demandé à son opérateur public de coopérer avec les opérateurs étrangers pour la circulation des trains intercités de nuit.

L'amendement vise à ce que le Gouvernement inscrive explicitement dans la feuille de route de l'opérateur national, la SNCF, une obligation de coopération avec les opérateurs européens s'agissant en particulier des lignes de trains de nuit, rendues indispensables par les distances à parcourir sur le territoire de l'Union.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 758.

M. Christophe Bouillon. Mme Marie-Noëlle Battistel est la première signataire d'un amendement qui vise à développer les lignes ferroviaires intra-européennes. Je rappelle qu'un grand nombre de nos concitoyens résident en France et travaillent de l'autre côté de nos frontières, et qu'à l'inverse, de nombreux travailleurs résident dans des pays européens limitrophes et viennent travailler sur notre territoire.

Plus globalement, ce qui est en jeu, c'est la création potentielle d'un véritable réseau européen. Personne n'oublie les investissements consentis par l'Union européenne en faveur d'infrastructures pour des grands axes de transport.

Nous avons déjà eu l'occasion d'aborder ce sujet, d'abord en première lecture, puis, la semaine dernière, en commission, mais, à ce stade, je souhaite, monsieur le secrétaire d'État, que vous puissiez nous donner des assurances sur le développement des lignes intra-européennes.

M. le président. Sur l'amendement n° 465, en discussion commune avec les amendements identiques précédents, je suis saisi par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. François Ruffin, pour soutenir cet amendement.

M. François Ruffin. Dans la continuité des amendements identiques précédents, il vise à soutenir le train de nuit afin qu'il continue d'exister. Pendant mes années de reportage pour France Inter, j'empruntais régulièrement ce moyen de transport qui permet d'arriver tôt le matin sur son lieu de travail. Je n'ai jamais pris l'avion durant toutes ces années, car on sait que l'aérien est cinquante fois plus polluant que le ferroviaire – voire davantage pour les vols intérieurs. Le train de nuit est donc une excellente alternative à l'avion.

Une pétition circule actuellement en faveur du redéploiement des trains de nuit : elle a déjà recueilli plus de 100 000 signatures. Cela montre le désir que suscite ce moyen de transport, et une volonté de maintien, voire de développement, des trains de nuit. Nous, nous sommes partisans d'un programme de redéploiement d'une quinzaine de lignes nationales et d'une quinzaine de lignes internationales qui nécessiteraient un plan d'investissement de 1,5 milliard sur dix ans afin de transporter 15 millions de voyageurs par an.

Certains pays européens, comme l'Autriche et la Suède, ont déjà fait le choix de relancer les trains de nuit. Nous vous proposons de faire un choix identique en insérant, à l'alinéa 5 de l'article 1^{er} A, après le mot « ferroviaire », les mots « notamment le train de nuit y compris pour les liaisons intra-européennes ». Nous devons renforcer le train de nuit, et non l'abandonner.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'ensemble des amendements en discussion commune ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous avons collectivement et longuement travaillé sur la question des trains de nuit en première lecture puis, la semaine dernière, en commission. Nous avons tous identifié les problèmes, en particulier en termes de qualité de service, et nous avons constaté les dysfonctionnements. Nous avons aussi compris la difficulté de la circulation de nuit, alors que ces plages horaires permettent d'effectuer les travaux nécessaires à la régénération du réseau ferré qui a souffert d'un long désinvestissement.

Tous ces facteurs ont provoqué une baisse de fréquentation des trains de nuit dont personne ne remet en question l'intérêt en termes d'impact environnemental. Ils permettent de réduire la part de l'aérien pour les trajets intérieurs et intra-européens.

Pour des raisons évidentes qui tiennent à leur moindre impact environnemental et à leur rôle en faveur du désenclavement, les trains de nuit ont toute leur pertinence. C'est la raison pour laquelle nous avons adopté, en commission, en première lecture, à l'alinéa 42 du rapport annexé, un amendement de votre rapporteure qui vise à ce que le Gouvernement remette au Parlement un rapport stratégique d'ici au 30 juin 2020 « précisant, en particulier, les conditions d'une amélioration de l'offre des trains de nuit ».

Pour mémoire, le dernier appel à manifestation d'intérêt s'agissant du développement de trains de nuit n'a pas trouvé de réponse favorable...

Mme Jeanine Dubié. Vous savez très bien pourquoi ! Les éléments d'information n'avaient pas été communiqués.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. C'est vrai, et nous venons d'expliquer que nous nous donnons désormais les moyens de renouveler l'intérêt pour ces liaisons ! L'ouverture à la concurrence me paraît constituer une opportunité en la matière.

En conséquence, je demande le retrait des amendements. À défaut, je donnerai des avis défavorables.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. J'ai moi aussi utilisé les trains de nuit, et je constate que l'offre s'est dégradée puisqu'il n'existe plus que quatre liaisons dont deux conventionnées par l'État. Il reste qu'il y a certainement un avenir pour le train de nuit. La régénération des voies dont nous avons déjà longuement parlé constitue un préalable à son développement, ainsi que l'attribution de bons sillons. Comme l'a indiqué Mme la rapporteure, le cadre concurrentiel permettra de redynamiser l'offre.

Je vous confirme que le rapport en cours d'élaboration sur l'opportunité de l'ouverture de nouvelles lignes de TET – trains d'équilibre du territoire – comporte bien un volet consacré à l'amélioration de l'offre de trains de nuit. Ce rapport sera porté à votre connaissance d'ici au 30 juin 2020.

En bref, nous partageons les préoccupations exprimées par l'ensemble des amendements, mais nous demandons leur retrait.

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

Mme Valérie Rabault. Nous soutenons l'amendement que M. François Ruffin vient de présenter. Monsieur le secrétaire d'État, vous affirmez que vous avez pour objectif de proposer une véritable offre de trains de nuit en France, à l'instar de ce que d'autres pays pratiquent déjà – l'Autriche a été citée, mais elle n'est pas seule. Il nous semble que l'ajout de quelques mots à ce sujet dans la loi ne vous empêchera pas de poursuivre cet objectif, alors qu'en nous demandant de renoncer à l'amendement, vous donnez le sentiment que vous n'êtes pas totalement mobilisé dans ce domaine.

Je suis moi aussi utilisatrice depuis plusieurs années des trains de nuit sur l'une des rares lignes qui subsistent. Montauban se trouve sur l'une des deux dernières lignes de nuit – Paris-Briançon et Paris-Latour-de-Carol. Je constate une véritable dégradation.

Si nous voulons que l'offre donne satisfaction aux usagers intéressés, il faut que le Gouvernement fasse preuve d'une réelle ambition et manifeste son soutien. L'adoption de l'amendement n° 465 constituerait un véritable coup de pouce en la matière.

Mme Valérie Lacroute. C'est vrai !

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

M. Jean-Marie Sermier. Les députés du groupe Les Républicains soutiendront également cet amendement de bon sens. Tous ceux qui se sont exprimés, sans exception,

ont dit combien il était important de promouvoir les trains de nuit. Tant qu'à faire, inscrivons cela dans un texte de loi relatif à la mobilité!

Je considère que le train de nuit propose une mobilité différente, presque à part. Il y a la mobilité routière, fluviale, aérienne et ferroviaire, mais cette dernière ne se confond pas avec le ferroviaire de nuit. Si le transport ferroviaire classique de voyageurs rencontre par exemple des difficultés pour rester attractif au-delà de parcours de 500 ou 600 kilomètres par rapport au transport aérien, le problème se pose différemment pour le transport ferroviaire de nuit.

Avec les trains de nuit, on entre dans une logique qui n'est pas tout à fait la même que celle du transport ferroviaire : lorsqu'un voyageur prend un train à vingt heures, il peut y rester, sans que cela pose le moindre problème, jusqu'à huit heures, le lendemain matin – ce qui serait compliqué, ce serait d'arriver à destination à trois heures du matin. Le train de nuit peut faire des arrêts dans un plus grand nombre de gares. Il répond à une logique de vitesse modulée qui permet de circuler sur des voies en travaux – le train de nuit doit parfois s'arrêter ou avancer à une vitesse extrêmement réduite.

J'en profite, madame la rapporteure, pour vous signaler que, sur une ligne que je connais bien, Paris-Lausanne, les travaux n'ont pas commencé il y a deux ans et demi, mais plutôt depuis vingt ans.

Il me semble que nous pouvons trouver un consensus sur ce sujet.

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

M. François Ruffin. Si nous voulons des trains des nuits, il faut au moins l'écrire dans une loi relative aux mobilités ! Il faut mettre la pression sur les opérateurs pour qu'ils comprennent qu'il y a une volonté politique, une volonté citoyenne et démocratique de permettre leur développement ou plutôt leur retour.

Le train de nuit était autrefois une option : on l'a laissé périliter. Cela n'est pas dû à un effet naturel du marché, mais résulte de la volonté de la SNCF. Elle a voulu se débarrasser des trains de nuit qui représentaient un marché trop restreint, afin de faire prévaloir le « tout grande vitesse ». Pour faire fuir les voyageurs, elle les a transportés dans les conditions les plus épouvantables possibles. De la même manière, on sait que la SNCF a tout fait pour abandonner certains marchés de fret ferroviaire trop étroits.

Aujourd'hui, en votant la loi, nous pouvons peser sur ces choix en envoyant un message au président et à la direction de la SNCF. Nous pouvons leur dire : nous voulons une réorientation !

Vous nous parlez de la concurrence, mais elle ne peut pas tout résoudre. Le marché seul n'est pas responsable du fait que les trains de nuit se sont cassé la figure ; le libre marché seul ne permettra pas de les ressusciter.

Enfin, nous disposons d'un immense avantage pour remettre les trains de nuit en route : les sillons existent. Le rail est libre aux horaires concernés : nous n'avons pas besoin de construire de nouvelles lignes pour faire passer ces trains. Il n'y a vraiment aucune raison pour ne pas soutenir politiquement, démocratiquement, civiquement et écologiquement l'essor des trains de nuit.

M. le président. La parole est à Mme Jeanine Dubié.

Mme Jeanine Dubié. Le groupe Libertés et territoires soutiendra l'amendement défendu par M. Ruffin. Il va dans le même sens que notre amendement n° 317.

La remise en service des trains de nuit est tout particulièrement sollicitée par les territoires de montagne. La politique en faveur des trains de nuit a été abandonnée depuis des années – je n'accuse pas le Gouvernement –, et les matériels roulants n'ont pas été rénovés. Qui veut tuer son chien l'accuse de la rage : le prétexte a été aisément trouvé pour supprimer les trains de nuit.

M. Vincent Descoeur. C'est très juste !

Mme Jeanine Dubié. Il n'en reste pas moins que cette décision a eu des effets très négatifs pour les territoires de montagne, que ce soit dans les Alpes ou les Pyrénées.

Réintroduire les trains de nuit sur le territoire national et développer les liaisons intra-européennes me semblent des objectifs louables. Madame la rapporteure, monsieur le secrétaire d'État, vous évoquez le rapport qui nous sera remis au mois de juin 2020. Nous, nous vous demandons d'inscrire, dès aujourd'hui, ces objectifs au cœur de la stratégie et de la programmation financière exposée à l'article 1^{er} A. Nous préférons cela, car, comme vous le savez, des rapports, nous en avons eu notre lot depuis dix ans, et nous n'avons pas avancé. (*M. François Ruffin et M. Jean-Marie Sermier applaudissent.*)

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Monsieur Ruffin, vous affirmez que, pour nous, la concurrence serait la solution à tous les problèmes. Je vous rappelle qu'il existe aujourd'hui deux lignes conventionnées, Paris-Briançon, et Paris-Rodez avec l'embranchement vers Latour-de-Carol. Leurs 30 millions de déficit d'exploitation annuels sont couverts par l'État. Ce dernier prend donc sa part dans l'aménagement du territoire, y compris grâce à une offre de trains de nuit.

La volonté politique, démocratique et écologique que vous appelez de vos vœux est déjà inscrite à l'alinéa 42 du rapport annexé où l'on peut lire que « l'État étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, en veillant à son articulation avec le programme de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire et en précisant, en particulier, 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 ».

Le rapport qui détaillera la stratégie relative aux trains de nuit ou les modalités d'amélioration de l'offre de trains de nuit sera porté à la connaissance du Parlement avant le 30 juin 2020 ; je le confirme. Tout cela permettra de redynamiser cette offre, qui paraît aujourd'hui nécessaire tant aux usagers qu'à l'aménagement du territoire, notamment celui des territoires les plus reculés de notre pays.

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

M. François Ruffin. Je ne vois pas de raison de faire de ce sujet un point de blocage. Vous allez rendre un rapport, soit ; mais nous sommes en train de faire une loi que l'on appelle « loi mobilités » : inscrivez-y donc dès aujourd'hui votre désir de faire renaître le train de nuit, n'attendez pas un rapport au Parlement qui débouchera éventuellement sur un bout de loi on ne sait pas quand ! Allez-y maintenant ! Le geste qui vous est demandé n'est pas d'une puissance colossale ; il suscite

l'accord sur plusieurs bancs de l'hémicycle. Pourquoi entamer un bras de fer à ce sujet ? Si vous réalisez un sondage dans la population, tout le monde se prononcera en faveur de la renaissance du train de nuit. Inscrivez simplement ce point dans la loi.

(Les amendements identiques n° 24, 317, 758 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 465.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 40 |
| Nombre de suffrages exprimés | 40 |
| Majorité absolue | 21 |
| Pour l'adoption | 16 |
| contre | 24 |

(L'amendement n° 465 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 377 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

(L'amendement n° 377, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 7 de M. Vincent Rolland est défendu.

(L'amendement n° 7, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 318.

M. Michel Castellani. Cet amendement, dont François-Michel Lambert est le premier signataire, souligne l'intérêt d'une politique active en matière d'équipement tant pour la transition énergétique que du point de vue macroéconomique et social grâce à ses effets sur l'emploi. Il est d'autant plus nécessaire de développer la logistique que la concurrence internationale frontale est permanente et très forte dans ce domaine.

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

Mme Béragère Abba, rapporteure. Cet amendement, qui vise à ajouter le renforcement de la logistique aux objectifs énumérés dans l'article, a déjà été rejeté en première lecture. Il me semble entièrement satisfait par l'énoncé de l'objectif 4^e, « améliorer l'efficacité des transports de marchandises [et] accélérer le report modal », et par celui du programme e), qui mentionne explicitement les pôles logistiques.

Vos préoccupations sont tout à fait prises en considération dans le cadre de la réflexion stratégique France logistique 2025 et de la mission confiée par le Gouvernement à MM. Daher et Hémar, dont les conclusions nous seront remises très prochainement.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis, pour les mêmes raisons. Je précise que les conclusions du rapport auquel Mme la rapporteure vient de faire allusion seront remises lundi, à Rouen, en présence du Premier ministre.

(L'amendement n° 318 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 181.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement de notre collègue Ian Boucard vise à mentionner explicitement le fret ferroviaire dans le texte.

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

Mme Béragère Abba, rapporteure. L'amendement est lui aussi satisfait par l'objectif 4^e, ainsi que par les programmes d'investissement b) et e), qui concernent respectivement la désaturation des grands nœuds ferroviaires et la politique de transport des marchandises. Le texte aborde à ce sujet les tarifs de péage, qui ont été stabilisés, la visibilité des aides au transport combiné et les 2,3 milliards d'euros qu'il est prévu de consacrer au transport ferroviaire.

Demande de retrait, sinon avis défavorable.

(L'amendement n° 181, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Sur l'amendement n° 466, je suis saisi par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

L'amendement n° 12 de M. Vincent Rolland est défendu.

(L'amendement n° 12, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Sur l'amendement n° 379, je suis saisi par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 319.

M. Michel Castellani. Il s'agit – nous en avons déjà parlé à plusieurs reprises ce matin – de mieux intégrer les quartiers urbains les plus défavorisés. L'amendement de mon collègue Pupponi propose de mettre à profit la politique des transports pour œuvrer en faveur de l'intégration.

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

Mme Béragère Abba, rapporteure. Nous avons déjà longuement abordé le sujet. Avis défavorable.

(L'amendement n° 319, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 466 et 379, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. François Ruffin, pour soutenir l'amendement n° 466.

M. François Ruffin. Nous souhaitons inscrire dans la loi l'interdiction de nouvelles concessions routières et autoroutières.

Au bout de plus de dix ans, les cadeaux faits à Vinci et compagnie en matière d'autoroutes restent un scandale, reconnu par ceux-là même qui l'ont permis à l'époque. Aujourd'hui plane plus que l'ombre d'un doute sur la concession au privé – à Vinci et compagnie – de nos routes nationales.

Selon un papier de Franceinfo, les concessionnaires autoroutiers lorgnent sur près de 10 000 kilomètres de réseau routier en France. La ministre a répondu par des éléments de langage – il faudra voir l'évolution de la législation, rester prudent, etc. Un rapport sur le sujet, rendu au Gouvernement en décembre 2018, demeure confidentiel. Nous avons demandé ici même, à l'occasion d'une motion de rejet préalable défendue par Loïc Prud'homme, que le Parlement puisse en lire les conclusions, pour savoir ce qui y est dit des routes nationales. Que va-t-il se passer ? Est-ce que oui ou non, demain, ce sont Vinci et compagnie qui géreront ces routes ? Nous sommes en droit d'obtenir aujourd'hui une réponse claire à cette question. Et la réponse serait encore plus claire si l'on inscrivait dans la loi l'interdiction de nouvelles concessions routières et autoroutières.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 379.

M. Hubert Wulfranc. Le Gouvernement et la rapporteure reconnaissent ce que l'on peut appeler à tout le moins les erreurs, au pire les fautes politiques majeures, commises ces dernières décennies en matière de concessions aux majors de la route. Ce constat est partagé sur tous les bancs de l'hémicycle.

Depuis quelques mois, et plus encore au cours ces dernières semaines, le doute plane pourtant sur vos intentions quant au délaissé routier – s'agissant des routes nationales – et autoroutier qui demeure dans le giron de l'État, géré par lui en régie directe.

Nous entendons mettre fin à cette dérive qui a montré son inconstance, son inefficacité et son coût pour les usagers. Mais ce n'est pas seulement cette préoccupation spécifique qui nous anime : notre souci est plus largement politique. Compte tenu de votre tendance constante à prêter attention aux intérêts des grands lobbies, notamment des majors du bâtiment et des travaux publics – Vinci et d'autres –, nous le disons très tranquillement, par conviction politique mais aussi eu égard à vos propres discours et diagnostics : arrêtons ensemble ne serait-ce que d'envisager, ou d'examiner dans des documents qui s'empilent dans les tiroirs des ministères, l'hypothèse même de nouvelles concessions, car celles-ci se soldent régulièrement par le retrait des intérêts de la puissance publique et de la nation.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. S'agissant des éventuelles nouvelles concessions routières et autoroutières, l'histoire nous a en effet montré que la manière dont elles ont été prolongées, notamment, peut conduire à s'interroger. Il me semble cependant difficile, voire impossible, de s'interdire tout recours à ce type de montage.

Vous parlez des « grands lobbies » autoroutiers, monsieur Wulfranc. Ces porteurs de certains projets d'infrastructure peuvent et doivent rester des partenaires. Ne soyons pas caricaturaux au point de nous priver de l'éventualité de montages qui apporteront des solutions de mobilité à certains territoires et usagers.

Outre les usagers, ce sont plus généralement les contribuables qui peuvent y avoir intérêt : il s'agit d'argent public, comme vous l'avez très justement rappelé, et nous devons faire preuve en la matière de la plus grande vigilance.

Je vous renvoie sur ce point à l'annexe 11 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, qui analyse très bien les avantages et inconvénients des contrats de partenariat et de concession. Le COI intervient et continuera d'intervenir en appui à la puissance publique pour évaluer les modes de financement les plus pertinents en fonction des contextes et des situations. Laissons-nous cette liberté.

Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Trois questions sont soulevées. La première est celle de savoir si la concession est un mode pertinent de développement et de gestion des infrastructures routières et autoroutières. De ce point de vue, il suffit de comparer la carte de France des années soixante à celle d'aujourd'hui pour se convaincre que les autoroutes ont joué un rôle majeur dans l'aménagement du territoire.

Vient ensuite la question des modalités. C'est plutôt sur ce point que notre attention est appelée ici. Je pense que nous pouvons beaucoup nous améliorer s'agissant de l'évaluation du risque trafic et du risque financier, de manière à redonner confiance dans ce mode d'exploitation et de développement des infrastructures. S'il me paraît souhaitable de le conserver, ses modalités peuvent sans doute être précisées.

Enfin, les grandes concessions arrivant à échéance entre 2031 et 2036, il nous faudra réfléchir à ce que doivent être les concessions au XXI^e siècle, au-delà même du seul secteur des transports. Les modalités que vous contestez devront alors certainement être repensées à la lumière des outils dont nous disposons aujourd'hui.

Pour ces raisons précises, avis défavorable aux amendements.

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

M. François Ruffin. Pourrait-on néanmoins avoir des nouvelles du rapport remis au Gouvernement par MM. Rapoport et Roche, resté confidentiel et auquel les parlementaires n'ont pas accès ? Il semble que ce rapport dessine l'avenir des routes nationales. Pouvons-nous en prendre connaissance, comme Loïc Prud'homme l'a officiellement demandé ?

Aujourd'hui, les parlementaires sont menés à en discuter sans disposer du rapport qui dresse l'avenir des routes nationales, et je pense que cela met en partie en cause la sincérité des débats !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je crois, monsieur Ruffin, que vous faites grand cas d'un rapport technique qui s'inscrit dans la nombreuse liste des rapports de même nature qui s'efforcent d'envisager ce que serait la

meilleure gestion du réseau routier. Je n'élude pas ce sujet, car il est devant nous. Le système est aujourd'hui dual : le réseau d'autoroutes concédées, soit quasiment 10 000 kilomètres, et le réseau des grandes routes nationales non concédées, à peu près de même longueur, sur l'avenir duquel il faut en effet probablement s'interroger. Et, je vous l'ai dit, parmi les préoccupations des services dépendant historiquement du ministère des transports, figure évidemment la question d'une meilleure gestion du réseau non concédé. Faut-il l'articuler avec un nouvel acte de la décentralisation ? Le Gouvernement apportera prochainement des réponses. Il ne faut pas jeter la suspicion sur des travaux techniques de même nature que ceux réalisés tous les jours par le ministère, et au terme desquels une proposition politique sera faite prochainement au Parlement.

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

M. François Ruffin. Mais puisqu'il s'agit d'un rapport technique sur un sujet technique et puisqu'il faut lever cette ombre de suspicion, rendez-le public ! Communiquez-le à minima aux parlementaires ! Pourquoi ne le faites-vous pas si le sujet ne pose pas de problème ? Votre réponse, c'est de l'enfumage. Vous me répondez : « Non, nous ne le rendrons pas public. » Mais dites-le donc ! Si c'est parce qu'il contient des éléments qui pourraient déplaire à la population, dites-le également !

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

M. Hubert Wulfranc. Sur la forme, François Ruffin a raison, mais, sur le fond, on connaît ce rapport puisque les syndicats nous ont écrit à ce sujet.

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

M. Hubert Wulfranc. On connaît désormais les propositions qu'il contient : 100 à 150 kilomètres du réseau pourraient être concédés au privé, un bon paquet du reste transféré aux collectivités territoriales, alors qu'il s'agit de routes nationales.

Quels sont les enjeux en termes financiers pour les collectivités concernées ? La question se pose d'autant plus quand on sait le coût que représentent la régénération et l'entretien de ces ouvrages, et donc ce qui les attend. On nous parle de plan pluriannuel de régénération de notre réseau routier, mais, ici, on est dans le dur, pas uniquement sur un sujet strictement politique puisqu'il s'agit aussi de la gestion des territoires et de responsabilités que l'État risque de transférer demain aux collectivités territoriales, comme il l'a fait pour les responsabilités en matière de ferroviaire. Quid d'un nouveau retrait de la puissance publique étatique de son rôle en matière d'aménagement du territoire ? La question se pose une fois de plus.

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

Mme Valérie Rabault. Monsieur le secrétaire d'État, je suis assez choquée par votre réponse : refuser à la représentation nationale communication d'un rapport qui vous a été remis, c'est tout de même un déni démocratique. Vous avez beau dire qu'il est technique, je vous rappelle que, dans cet hémicycle, il y a des gens qui comprennent les aspects techniques. Je me permets par conséquent d'insister : s'il ne contient pas d'informations que vous souhaitez nous cacher, le mieux serait d'annoncer ici même que vous rendez ce rapport public.

M. François Ruffin. Pendant l'examen de ce projet de loi, ce serait encore mieux !

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

M. Christophe Bouillon. Notre collègue Hubert Wulfranc a soulevé une importante question en évoquant à juste titre l'éventualité que, demain, une partie des routes nationale soit transférée aux collectivités territoriales. Ce ne serait pas la première fois : on se souvient d'importants transferts du réseau, notamment au début des années 2000 : bien souvent, il s'agissait alors de transferts de compétences sans les financements correspondants.

Le tableau qui nous est présenté aujourd'hui manque de précision, comme s'il était tracé en pointillé. Nous avons discuté la nuit dernière du contrat de plan État-région, c'est-à-dire des moyens que la puissance publique allait accorder par voie contractuelle à ces collectivités pour les infrastructures, notamment routières. Le devenir des lignes ferroviaires est également en discussion, tandis que le financement dont disposeraient les collectivités qui souhaiteraient acquérir la compétence mobilités reste en suspens après avoir fait l'objet de débats assez vifs au Sénat comme à l'Assemblée.

Il faudrait éclaircir ces différents points, que tout soit mis sur la table, que l'on réponde à l'ensemble de ces questions. Je rappelle que quand, les collectivités – notamment les départements – ont récupéré des routes nationales, elles demeuraient de fait dans la sphère de la puissance publique. Les collectivités ont joué leur rôle, mais, malgré la promesse d'une compensation à l'euro près, ont souvent déploré ne pas s'y retrouver.

M. Vincent Descoeur. Elles ont été dupées !

M. Christophe Bouillon. À l'époque, un nombre impressionnant de routes ont été transférées aux départements, soit 16 000 kilomètres au total, et ils se sont aperçus de l'importance des dépenses d'entretien et de régénération du réseau. Voilà pourquoi cette question m'interpelle et je remercie notre collègue d'avoir ici levé un lièvre.

Le Gouvernement nous a invités à une réflexion sur l'acte III de la décentralisation, qui interviendra sans doute après les municipales, mais avant les départementales. L'expérience montre que, quand on n'a pas des idées claires en matière de transferts de compétences, cela risque de ralentir certains investissements en raison des incertitudes, y compris de la part de collectivités, voire de conduire à y renoncer pour les routes censées être transférées. Il faut vraiment avoir des idées claires sur le sujet. Il ne s'agit pas d'accuser les uns ou les autres, mais, si l'on veut éviter une forme de suspicion qui n'a sans doute pas lieu d'être, il faut tout mettre sur la table, y compris les études qui ont été menées. Si celles-ci sont techniques, elles sont objectives et il n'y a alors rien à craindre. Cela permettrait à chacun d'entre nous d'avoir les idées claires en la matière.

Mme Valérie Rabault. Très bonne intervention !

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

M. Jean-Marie Sermier. En fait, nous avons deux sujets. Le premier, c'est celui des concessions sur lequel portent les deux amendements qui vont faire l'objet d'un scrutin public. Notre groupe ne les votera pas, car nous ne sommes pas, par principe, opposés aux concessions : or le premier de ces amendements propose d'en interdire de nouvelles, le second de ne plus y recourir. Vous avez rappelé, monsieur le secrétaire d'État, que les concessions existantes prendront fin en

2031-2036 et qu'il y en aura alors de nouvelles. Il faudra donc disposer très en amont d'un état des lieux sérieux pour voir si des erreurs ont été commises, pour comparer l'état du réseau routier concerné avant et après la concession, évaluer le total des gains des sociétés, éventuellement sous forme de dividendes, et le rapprocher de ce qu'elles auront financé, y compris en termes de fiscalité.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. Bien sûr.

M. Jean-Marie Sermier. Le second sujet concerne la compétence dévolue aux départements sur les routes nationales. Il est vrai que les personnes qui avaient alors des responsabilités dans les départements, mais aussi dans les autres collectivités locales, et qui, à ce titre, suivaient le dossier ont eu des positions dont il serait intéressant de connaître l'évolution. Il s'agit donc de disposer d'un état des lieux, de prendre connaissance des travaux réalisés sur le sujet et évidemment de ceux qui devraient l'être.

Or, à ce point de la discussion, on sent un malaise dans l'hémicycle : vous reconnaissez que le rapport existe, ajoutant que sa nature technique ne justifie pas sa diffusion ; François Ruffin dit avec raison que nous souhaiterions en prendre connaissance puisqu'il n'a pas été diffusé ; Hubert Wulfranc montre, lui, que dès qu'un document est connu par trois personnes, il finit par être connu par tout le monde parce que les syndicats ont aussi leur liaison directe avec un certain nombre d'entre nous – et nous nous en félicitons, car c'est aussi cela, la démocratie. Je suis donc de ceux qui demandent que le contenu de ce rapport soit connu. Il ne s'agit pas d'un secret d'État. Il faut que vous le mettiez sur la table, probablement avant la fin de nos débats, afin que tout soit bien clair et que chacun puisse prendre des positions précises au regard des décisions proposées dans ledit rapport.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. Vous avez raison de rappeler, monsieur Sermier, qu'il y a en effet deux sujets, et de clarifier la position des uns et des autres. Je vais être très clair : nous sommes ici pour avoir un débat politique, pas un débat sur la base de supputations techniques, et je puis affirmer qu'il n'y a pas de projet de transfert du réseau routier national aux collectivités. Il n'en existe pas ! J'espère que cela clarifie le débat. Cette affirmation est politique, et non technique.

M. Vincent Descoeur. La réponse du secrétaire d'État est très claire !

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

M. François Ruffin. Plusieurs groupes – qu'il s'agisse des centristes, des socialistes, des GDR, des Républicains ou encore de la France insoumise – demandent que le rapport Rapoport-Roche soit rendu public. Je n'ai pour ma part pas eu accès au courrier des syndicats. Nous demandons que ce rapport soit rendu public pendant l'examen du projet de loi mobilités. Vous déclarez, monsieur le secrétaire d'État, qu'il n'y aura pas de transfert, mais je suis désolé de devoir vous rappeler que la ministre est moins catégorique, puisqu'elle dit qu'il faut rester prudent, étudier les modes de gestion, que tout peut être envisagé, etc.

Je ne mets pas en cause votre parole à titre individuel, mais j'ai l'impression qu'il y a des voix diverses au sein du Gouvernement, puisque ce qu'a dit Mme Borne n'est pas ce que vous avez déclaré à l'instant ni peut-être pas ce que propose le rapport ! A minima, mettez-le sur la table !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 466.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 35 |
| Nombre de suffrages exprimés | 34 |
| Majorité absolue | 18 |
| Pour l'adoption | 2 |
| contre | 32 |

(*L'amendement n° 466 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 379.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 33 |
| Nombre de suffrages exprimés | 32 |
| Majorité absolue | 17 |
| Pour l'adoption | 2 |
| contre | 30 |

(*L'amendement n° 379 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. François Ruffin, pour soutenir l'amendement n° 459.

M. François Ruffin. Il y a deux mois à peine, le 8 juillet, un député proposait que les autoroutes soient renationalisées et gérées par une société aux capitaux 100 % publics, afin que les contribuables et les automobilistes ne soient pas lésés et que les milliards aujourd'hui gaspillés en dividendes reviennent dans la poche de l'État, c'est-à-dire de la collectivité. Je pense, monsieur le secrétaire d'État, que vous aurez reconnu ce député,...

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. J'ai une idée !

M. François Ruffin. ...puisque c'est vous, qui entre-temps être entré au Gouvernement. Je suis donc un peu surpris que cette excellente idée, que nous reprenons à notre compte par cet amendement, ne figure pas dans ce projet de loi mobilités. C'est pourquoi nous vous soutenons pour obtenir une renationalisation des autoroutes et que de tels cadeaux ne soient plus faits à Vinci.

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

Mme Bérange Abba, *rapporteuse*. Que veut-on, monsieur Ruffin ? Nous partageons le souci d'être au plus près des intérêts des Français sur ces questions d'infrastructures. Cependant, vous le savez, des contrats – dont je ne me sens pas comptable, puisqu'ils ont été signés ou prolongés avant cette législature – ont cours. Les rompre aujourd'hui nous amènerait à devoir verser une somme de 50 milliards d'euros, ce qui hypothéquerait largement nos capacités d'investissement dans les transports.

Je vous repose donc la question : que fait-on ? Souhaitons-nous vraiment prendre cette mesure d'affichage, qui fait certes un beau slogan, ou voulons-nous investir dans les transports pour les Français ?

J'émet un avis défavorable à cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Nous avons déjà longuement débattu de ce sujet. La proposition que j'avais formulée par le passé comportait quatre éléments, sur lesquels ma position n'a pas varié : vous me trouverez ici en parfaite cohérence.

La première question porte sur le fait de savoir comment l'État entend agir à l'expiration des concessions.

Le deuxième sujet, qui constituait le cœur de ma proposition, consistait à considérer que, si les concessions revenaient dans le giron de l'État – les plus importantes arrivant à échéance entre 2031 et 2036 –, il deviendrait possible de créer une société publique et de financer les infrastructures actuelles sur la base des recettes futures. À l'époque, nous cherchions environ 350 millions d'euros par an afin de financer la loi d'orientation des mobilités.

Le troisième élément, que nous venons d'aborder, a trait au réseau routier national et à la façon de mieux le gérer, qu'il soit concédé ou non.

Enfin, le quatrième aspect de ma proposition concernait une éventuelle articulation de ces questions avec un acte III de la décentralisation.

Ma position n'a donc pas varié. Ce qui a changé depuis le 18 juillet, c'est que cette loi est désormais financée, notamment grâce aux annonces de Mme la ministre Élisabeth Borne qui introduisent diverses mesures, comme l'écocontribution du secteur aérien – qui devrait vous satisfaire – ou la fiscalité accrue sur le secteur routier. Ces dispositions permettent de financer les 350 millions d'euros qui manquaient à la trajectoire pluriannuelle.

Pour ces raisons, j'émet un avis défavorable à l'amendement consistant à nationaliser dès maintenant les autoroutes, et donc à devoir payer des indemnités contractuelles de plusieurs dizaines de milliards d'euros, ce qui ne paraît absolument pas responsable compte tenu de l'état de nos finances publiques. Je répète, en revanche, que je me tiens fermement devant vous avec cette proposition, qui n'a certes plus de pertinence sur le plan financier, mais avec laquelle je reste totalement en accord dans ses fondamentaux.

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

M. François Ruffin. Je suis un homme de compromis, monsieur le secrétaire d'État : je n'aurai aucune difficulté à approuver un sous-amendement du Gouvernement proposant, faute de nationaliser dès aujourd'hui les autoroutes, de créer, à la fin de la concession, une société à capitaux intégralement publics, ce qui empêchera un renouvellement de la concession à Vinci et compagnie.

Ce qui a changé, c'est que vous n'êtes plus député : vous êtes secrétaire d'État. Vous avez donc la possibilité de porter ce sujet plus fort, plus haut, et avec davantage de volonté, pour l'inscrire dès à présent dans cette loi mobilité.

(L'amendement n° 459 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. François Ruffin, pour soutenir l'amendement n° 467.

M. François Ruffin. Entre Castres et Verfeil, le trafic est, semble-t-il, important, ce qui doit produire du désagrément et des embouteillages. Je me mets à la place des conducteurs : il n'est pas agréable de commencer sa journée en étant cul à cul avec la voiture qui précède. De ce constat est née l'idée

d'un projet autoroutier prévoyant la construction d'une double voie parallèle à la route nationale, avec un péage de 7,50 euros. Cette solution ne me paraît pas bonne.

Je me mets très bien à la place des gens, mais la question est de savoir si, de cette difficulté locale, on fait un prolongement du monde ancien en continuant à poser du béton et à construire des autoroutes, malgré l'opposition des associations environnementales ; ou si l'on en fait un laboratoire du neuf en renforçant le trafic ferroviaire entre les villes et en trouvant d'autres mobilités, moins émettrices de gaz à effet de serre. Il y a là un véritable enjeu.

Nous proposons donc, pour l'avenir, d'exclure la réalisation de nouveaux tronçons autoroutiers en parallèle d'un tronçon routier existant, et de nous contraindre à privilégier le rail ou d'autres formes de mobilité.

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

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Comme vous le savez, le Conseil d'orientation des infrastructures s'est prononcé pour un recours aussi limité que possible à ce type de grandes infrastructures, notamment autoroutières. Certains de nos collègues le regrettent d'ailleurs et nous le reprochent malheureusement en d'autres lieux, parce qu'ils auraient espéré, pour des raisons pratiques liées aux usagers de leurs territoires, pouvoir proposer ce type d'infrastructures. Tel n'est pas le choix que nous avons fait : il s'agit justement, par le biais du présent projet de loi, de limiter ces grandes infrastructures au profit des transports du quotidien, de la proximité et d'un maillage régénéré.

Nous partageons donc votre intention. S'agissant spécifiquement du projet auquel vous faites référence, le Conseil d'orientation des infrastructures s'est prononcé et une déclaration d'utilité publique est intervenue. En revanche, ne faites pas mine d'ignorer l'obligation systématique de maintenir un itinéraire gratuit en parallèle des sections à péage.

J'émet un avis défavorable à cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je rejoins cette argumentation. En outre, ce projet, que vous souhaitez supprimer, a été déclaré d'utilité publique au terme d'un processus démocratique local – démocratie locale à laquelle je vous sais très attaché.

Avis défavorable.

(L'amendement n° 467 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 759 de Mme Marie-Noëlle Battistel est défendu.

(L'amendement n° 759, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 376.

M. Hubert Wulfranc. Nous proposons de préciser à l'alinéa 12 de l'article 1^{er} ter qu'il importe de favoriser une augmentation significative de la part modale du fret non routier et non aérien entre 2020 et 2025.

Il s'agit d'une référence explicite à des engagements initiaux non respectés, notamment l'objectif de 25 % de fret ferroviaire à l'horizon 2022. Mme Élisabeth Borne avait indiqué y

avoir renoncé, et les chiffres connus à ce jour montrent effectivement qu'il est désormais inatteignable en 2022. Il n'en reste pas moins que, sur ces bancs, les engagements en matière de régénération du fret non routier et non aérien – c'est-à-dire du fret ferroviaire et du fret fluvial – sont largement partagés. Nous proposons donc cette adjonction à l'alinéa 12.

C'est aussi la raison de notre attachement – et j'aurai ainsi défendu l'amendement n° 380 – à la liaison Perpignan-Rungis. Je ne reviendrai pas sur cette question, un échange ayant déjà eu lieu sur ce sujet ce matin, mais nous montrerons particulièrement attentifs à ce dossier qui, selon nous, illustre les enjeux qui sont au cœur de l'amendement généraliste que nous proposons d'apporter à l'alinéa 12.

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

Mme Béragère Abba, rapporteure. Le souci que vous exprimez, monsieur Wulfranc, est clairement énoncé à l'objectif n° 4, qui vise à « améliorer l'efficacité des transports de marchandises » et à « accélérer le report modal ». Je demande donc le retrait de cet amendement et, à défaut, émettrais un avis défavorable.

(L'amendement n° 376, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 380 et 468, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 380 de M. Hubert Wulfranc est défendu.

Sur l'amendement n° 468, je suis saisi par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. François Ruffin, pour soutenir l'amendement n° 468.

M. François Ruffin. Une réunion s'est tenue hier autour du train Perpignan-Rungis. Il en ressort, à travers divers tweets et un article paru dans *Les Échos*, que la SNCF ne veut officiellement plus se charger de ce train.

De nombreuses promesses nous ont été faites en la matière par Mme la ministre : « très clairement, ce train roulera la semaine prochaine, et il roulera aussi longtemps qu'il y aura des marchandises à transporter » – le 12 juillet ; « alors que nous venons d'entrer dans la saison basse où peu de marchandises nécessitent d'être transportées, la réunion [...] a permis d'obtenir l'engagement des clients à reprendre cette solution ferroviaire » – le 17 juillet ; « la liaison ferroviaire entre Perpignan et Rungis a maintenant un avenir » ; et ainsi de suite.

En vérité, la circulation entre Perpignan et Rungis, de quatre trains par jour, est passée à trois, deux, puis un seul train, qui est aujourd'hui supprimé. Cette liaison est le symbole de la politique de la SNCF en matière de fret ferroviaire, qui a mené à des cimetières de locomotives et de wagons dans plusieurs de ses sites. La SNCF a eu une volonté d'abandon du trafic de fret : dans le cas présent, il est clairement dit que sa direction fait le choix d'abandonner le train Perpignan-Rungis.

Mme Borne a exercé des responsabilités à la SNCF. Elle a contribué à définir sa stratégie. Or c'est cette stratégie qui a conduit à une division par deux du trafic de fret ferroviaire en France en vingt ans. L'ambition de redresser la barre et de changer d'orientation doit être inscrite de manière forte dans la loi d'orientation des mobilités. Si l'on veut vraiment remédier à l'augmentation de la part des transports dans les émissions de gaz à effet de serre en France, il faut inscrire cet objectif dans la loi. C'est ce que nous proposons : inscrire dans la loi le fait que l'État lutte pour le maintien de la ligne Perpignan-Rungis, qui est à la fois un enjeu réel – puisqu'elle représente l'équivalent de 15 000 à 20 000 camions par an – et un enjeu symbolique de toute la politique de fret ferroviaire en France.

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

Mme Béragère Abba, rapporteure. La réflexion, qui n'est pas nouvelle, se poursuit. Je vous remercie, monsieur Ruffin, d'appeler à nouveau l'attention sur cette ligne à laquelle chacun est attaché, comme au report modal vers le fret ferroviaire.

La réflexion se poursuit, mais, une fois encore, ne nous trompons pas de débat ni de cible : le train Perpignan-Rungis, à la mi-juillet, circulait à vide. Or – nous avons tous partagé cette réflexion – cette liaison n'est nécessaire qu'à condition qu'il y ait des marchandises dedans.

Mme Valérie Rabault. Il y en a, des marchandises !

Mme Béragère Abba, rapporteure. Les marchandises circulent, effectivement.

Il faut remobiliser les acteurs, réfléchir à ces créneaux, et décider qui peut opérer ces trajets. Cette réflexion a lieu. Chacun y est attaché. La région Occitanie prend ses responsabilités, tout comme l'État. La réunion d'hier en constitue d'ailleurs la preuve : tous les acteurs restent autour de la table pour trouver une issue positive.

Au-delà, concernant le titre du projet de loi, vous savez qu'il n'est pas question d'y mentionner des projets particuliers.

Je vous remercie néanmoins d'avoir appelé notre attention sur ce problème qui nous préoccupe également.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je serai bref car nous avons déjà débattu de cette question.

Nous pouvons, dans cet hémicycle, adopter deux attitudes : nous focaliser sur les intentions, ce que fait M. Ruffin, ou nous concentrer sur l'action qui, en l'espèce, consiste à remettre des marchandises dans le train qui relie Perpignan à Rungis. L'État agit en ce sens, aux côtés de la région Occitanie et des deux marchés concernés, Rungis et Perpignan.

L'objectif de la réunion d'hier était de concentrer les efforts pour trouver le moyen de remettre des marchandises dans ce train.

Quant à la SNCF, elle ne déclare pas ne plus vouloir être actionnaire – elle peut continuer à opérer des trains –, mais ne plus vouloir affréter les trains. L'État cherche à conclure un accord avec un autre affréteur pour préserver la relation commerciale avec les chargeurs et l'exploitation du train.

Les données du problème sont techniques, mais la situation est moins dramatique que vous ne le prétendez. Je vous confirme la détermination du Gouvernement dans ce domaine.

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

Mme Valérie Rabault. Monsieur le secrétaire d'État, vous le savez, hier s'est tenue la quatrième réunion autour du train Perpignan-Rungis. La SNCF n'a pas pris de nouvel engagement, alors que nous en sommes à la quatrième réunion ! Vous êtes d'accord avec moi, n'est-ce pas ?

En tant que membre du Gouvernement, vous ne pouvez laisser la SNCF fermer systématiquement la porte aux nouvelles propositions ! C'est la quatrième réunion, je le répète.

Plusieurs engagements pourraient être pris, en effet, et je m'étonne, à cet égard, que Mme la ministre ait pu déclarer à un journaliste du *Midi Libre*, le 12 juillet 2019, qu'elle se trouvait mise au pied du mur. C'est faux ! Les alertes datent de 2016, époque où elle était directrice de cabinet au ministère de l'écologie.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Qu'avez-vous fait, justement, à cette époque ?

Mme Valérie Rabault. Vous êtes au Gouvernement depuis un peu plus de deux ans, ce qui vous a laissé le temps de voir venir le problème de régénération des wagons frigorifiques, laissés à l'abandon. Quelle consternation de lire, dans le *Midi Libre* du 12 juillet 2019, que la ministre des transports découvrait le problème !

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Elle n'a pas dit cela.

Mme Valérie Rabault. Je vous transmettrai son interview, madame la rapporteure, pour que vous puissiez juger par vous-même.

Rendez-vous compte : hier s'est tenue la quatrième réunion sans qu'aucune décision, notamment de la part de la SNCF, ne soit prise. La SNCF pourrait très bien décider de renoncer à la hausse des locations de wagons, mesure qu'elle a elle-même envisagée. Cela pourrait même prendre effet tout de suite.

J'ai écrit fin juillet à Mme Borne pour lui demander de prélever sur le compte d'affectation spéciale relatif aux transports, dont le solde cumulé atteint, depuis plusieurs années, les 38,6 millions d'euros, la somme de 20 millions d'euros afin de pouvoir acheter des wagons réfrigérés. Nous n'avons pas obtenu de réponse.

Voyez-vous, madame la rapporteure, nous vous proposons des solutions concrètes mais vous n'y répondez pas.

En 2010, il n'y a donc pas si longtemps, le conseil général du Val-de-Marne a financé, à hauteur de 20 millions d'euros, avec la SEMMARIS, société gestionnaire du marché de Rungis, et la SNCF, la construction de quais spécifiques pour ces trains. M. Ruffin a rappelé qu'il y en avait trois à l'époque – il n'en reste qu'un aujourd'hui. Si ce train ne circule pas, ces 20 millions d'euros, qui représentent l'argent du contribuable, auront été gaspillés.

Vous avez une obligation de résultat et non seulement d'intention, madame la rapporteure, monsieur le secrétaire d'État.

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

M. Hubert Wulfranc. Quelle est l'autorité politique du Gouvernement dans ce dossier ? Mme Borne a, semble-t-il, voulu en faire preuve lors de la réunion de la commission du développement durable, la semaine dernière. Je lui ai d'ailleurs fait remarquer que nous aimerions qu'elle adopte la même attitude dans d'autres sujets épineux.

C'est vrai, le Gouvernement doit se montrer ferme face à l'opérateur SNCF. Mme Rabault a rappelé que les conditions financières pour remplacer les wagons réfrigérés et permettre l'acheminement des marchandises dans de bonnes conditions sanitaires étaient réunies.

Enfin, vous disposez, dans les sites de Rungis et de Perpignan, des énergies nécessaires parmi les salariés, car ce secteur est porteur d'emploi et d'activité économique. L'enjeu écologique est, bien évidemment, majeur, mais l'économique ne l'est pas moins. Les acteurs du terrain ont déjà pris leur part pour faire émerger une solution favorable à ce dossier et ils poursuivront leur action en ce sens.

Monsieur le secrétaire d'État, nous avons pris note de vos engagements et des échéances auxquelles vous comptez les tenir. Nous avons à présent besoin de certitudes quant à la pérennité du train Perpignan-Rungis.

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

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le secrétaire d'État, nous étions censés examiner un texte intitulé « Loi d'orientation des mobilités ». Il me semble que, progressivement, les orientations de la mobilité reculent au profit d'améliorations marginales rendues nécessaires par l'évolution des technologies. En revanche, les grands principes et les grandes orientations des transports du futur ne vous intéressent pas.

Nous sommes conscients de la complexité à organiser le cheminement de fruits et légumes de Perpignan à Rungis, mais nous percevons tous la dimension symbolique du problème. La presse s'en est d'ailleurs fait l'écho depuis des mois et les Français, tous bords politiques confondus, s'en sont émus.

D'un côté, le Gouvernement dépose un projet de loi pour améliorer les mobilités et privilégier le ferroviaire dans le fret. De l'autre, on abandonne une liaison ferroviaire qui, si elle n'était pas aussi performante que par le passé, avait le mérite d'exister.

Vous n'avez d'autre choix que de réussir à maintenir la ligne Perpignan-Rungis pour le transport des fruits et légumes. Vous en avez la responsabilité. Nous voterons, par conséquent, cet amendement.

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

M. François Ruffin. Vous prétextez le manque de marchandises mais, que je sache, Paris a toujours besoin d'être nourri ! La desserte du ventre de Paris, Les Halles puis Rungis, par le train, depuis Perpignan notamment, date du XIX^e siècle. Ce n'est pas un fait nouveau, les fruits et les légumes continueront d'arriver dans les restaurants et les foyers parisiens.

Et vous invoquez les réflexions en cours, la mobilisation des acteurs, du report modal. Parlons-en justement ! Le report modal se poursuit dans le sens où il continue à se défaire dans le même sens : moins de fret ferroviaire mais plus de trafic routier. La SNCF devrait être, à partir des personnes et des marchandises, la clé de voûte du changement de mobilité.

Or, cette année, pas moins de 2 100 postes seront supprimés dans cette entreprise. On ne peut poursuivre ainsi alors qu'il conviendrait d'investir massivement.

Vous nous reprochez de ne nous intéresser qu'aux intentions et non aux actions. Au contraire, c'est vous qui mettez en avant vos intentions alors que nous analysons votre bilan.

Les syndicats ont lancé l'alerte depuis plusieurs années. Pourquoi n'ont-ils pas été entendus? Au contraire, le nouveau pacte ferroviaire a dominé l'actualité dans ce secteur, à votre arrivée. Or, si les mots « réchauffement » et « climat » en sont absents, le mot « concurrence » y figure quatre-vingt-sept fois.

Ce n'est pas en vous en remettant au jeu de la concurrence que vous sauvez la ligne Perpignan-Rungis, hautement symbolique.

Pourquoi les marchandises font-elles défaut? Je vous renvoie aux amendements que nous vous avons proposés: les affréteurs préfèrent les solutions les moins onéreuses, à savoir la route. Vous devez donc agir pour augmenter le coût de la route ou réduire celui de la ligne Perpignan-Paris, quitte à lui accorder des subventions pour éviter que ne circulent 20 000 camions supplémentaires. Il faut faire payer le vrai prix au transport routier de marchandises, en tenant compte de l'émission des gaz à effet de serre, mais aussi de la destruction de la chaussée. Le passage d'un camion provoque des dégâts dix mille fois supérieurs à celui d'une automobile. Or il ne paie pas dix mille fois plus le péage, ni les impôts sur les routes. Si vous faites payer au transport routier le vrai prix, il ne sera même pas nécessaire de verser des subventions au ferroviaire pour le soutenir.

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

M. Christophe Bouillon. Le sujet est symbolique, c'est vrai. Les secteurs du transport, de personnes comme de marchandises, et du bâtiment, emportent des conséquences dramatiques pour le changement climatique. Il est admis que le transport des marchandises par le train est préférable à la route et ce serait adresser un mauvais signal que de ne pas pérenniser l'existence de cette ligne essentielle. Le marché de Rungis est connu de tous les Français. Ce n'est pas un hasard si aucun candidat à une élection présidentielle ne néglige une visite à Rungis, souvent très tôt le matin, pour donner plus de force à l'image. La symbolique de Rungis est importante.

Comment être crédibles, demain, si nous ne sommes pas capables de résoudre ce problème? Comment convaincre que nous croyons dans le fret de marchandises si nous ne parvenons pas à approvisionner Rungis? Comment susciter la confiance dans notre maîtrise de la logistique si nous ne traitons pas cette question? François-Michel Lambert l'a parfaitement démontré dans son rapport sur la France logistique en 2025.

Nous devons lancer un signal politique, au sens noble, mais aussi donner des gages de crédibilité. À défaut, nous ne serons plus écoutés.

Nous pouvons nous amuser à proposer des plans, mais soyons honnêtes: la question du fret ne date pas d'aujourd'hui. Nous avons pris conscience, depuis plusieurs

années déjà, de l'ampleur du problème. Notre responsabilité est collective et, au-delà des mots, nous devons graver dans le marbre l'approvisionnement de Rungis et la préférence accordée au transport ferroviaire sur le routier. Nous soutenons, par conséquent, cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Madame Rabault, je ne demande qu'à vérifier les propos que vous prêtez à Mme la ministre, selon lesquels elle découvrirait la situation, et qui m'étonnent.

Je ne vous soupçonnerai pas d'une telle lacune car vous étiez sous la précédente législature, si je ne m'abuse, membre de la majorité et rapporteure générale du budget, ce dont nous pouvons nous féliciter.

Vous ne découvrez pas cette situation et, en tant que nouvelle élue, je me demande ce que vous avez fait.

Mme Valérie Rabault. Et vous? Vous êtes là depuis deux ans.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Deux ans ne suffisent pas. Vous savez dans quelle situation nous avons retrouvé les infrastructures. Vous connaissez les besoins de régénération, rendus d'autant plus importants que les investissements sont lacunaires depuis plus d'une législature.

Je répondrai d'ailleurs à M. Bouillon que, s'il avait fallu répertorier dans ce texte, il y a deux ans, tous les projets d'infrastructures obsolètes, nous aurions abouti à une loi tristement bavarde.

M. Jean-Marie Sermier. C'est scandaleux! Minable!

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Il est essentiel de remettre ce train en service; c'est une question de crédibilité qui nécessite que trois conditions soient réunies.

Premièrement, il faut trouver les marchandises. Le cadre a été posé et les acteurs sont mobilisés, au premier rang desquels la région Occitanie.

Deuxièmement – et nous abordons ici la question de l'autorité politique –, je vous confirme qu'Élisabeth Borne a demandé à la SNCF de remettre ces wagons frigorifiques en état.

Troisièmement, nous cherchons actuellement avec SNCF Réseau à déterminer un sillon qui garantisse la bonne circulation des trains et le respect des horaires. Car, si les chargeurs se détournent aujourd'hui du train, c'est parce qu'il n'arrive pas à l'heure ou ne remplit pas les conditions matérielles qui lui permettent de transporter la marchandise.

Nous comprenons l'importance de ce symbole du Perpignan-Rungis, mais le temps n'est pas à l'affichage: il est à l'action, et c'est une action résolue que nous menons.

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

| |
|---|
| 2 |
|---|

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Suite de la nouvelle lecture du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA