

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du mardi 10 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 7613

2^e séance 7659

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

1^{re} séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 10 septembre 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. RICHARD FERRAND

1. Ouverture de la session extraordinaire (p. 7616)

M. le président

2. Questions au Gouvernement (p. 7616)

URGENCES (p. 7616)

Mme Josiane Corneloup

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

FILIATION DES ENFANTS NÉS D'UNE GPA À L'ÉTRANGER (p. 7617)

Mme Monique Limon

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice

URGENCES (p. 7617)

Mme Sylvie Tolmont

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

URGENCES (p. 7618)

Mme Nicole Dubré-Chirat

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE EN TUNISIE (p. 7619)

M. Jean-Christophe Lagarde

M. Édouard Philippe, Premier ministre

CRISE DES URGENCES (p. 7619)

M. Alain Bruneel

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

VIOLENCES CONJUGALES (p. 7620)

Mme Justine Benin

Mme Marlène Schiappa, secrétaire d'État chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations

URGENCES (p. 7621)

Mme Caroline Fiat

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

GRENELLE DES VIOLENCES CONJUGALES (p. 7621)

Mme Perrine Goulet

Mme Marlène Schiappa, secrétaire d'État chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations

ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE EN TUNISIE (p. 7622)

M. M'jid El Guerrab

M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères

PLAN DE LUTTE CONTRE LES VIOLENCES SCOLAIRES (p. 7623)

M. Stéphane Testé

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse

BREXIT (p. 7623)

M. Vincent Ledoux

M. Gérald Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics

ACCÈS À L'INFORMATION POUR LES ENFANTS ISSUS D'UNE PMA (p. 7624)

Mme Géraldine Bannier

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé

INCLUSION DES ÉLÈVES HANDICAPÉS (p. 7625)

Mme Véronique Louwagie

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse

LUTTE CONTRE LES FEUX DE FORÊT (p. 7626)

M. Anthony Cellier

M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur

Suspension et reprise de la séance (p. 7626)

PRÉSIDENTICE DE M. SYLVAIN WASERMAN

3. Cessation de mandat d'un député et reprise du mandat d'un député (p. 7626)

4. Mobilités (p. 7627)

PRÉSENTATION (p. 7627)

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

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

Mme Béangère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

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

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

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

MOTION DE REJET PRÉALABLE (p. 7633)

M. Loïc Prud'homme
M. Bertrand Pancher
M. Stéphane Demilly
Mme Aude Luquet
Mme Anne-Laure Cattelot
M. Hubert Wulfranc
M. François Ruffin
Mme Valérie Lacroute
M. Christophe Bouillon

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 7636)

M. Bertrand Pancher
M. Hubert Wulfranc
M. François Ruffin
M. Damien Pichereau
Mme Valérie Lacroute
Mme Aude Luquet
M. Dominique Potier
M. Stéphane Demilly
M. Jean-Marc Zulesi
M. Jean-Marie Sermier

M. Christophe Bouillon
Mme Emmanuelle Ménard
M. Sébastien Nadot
M. Ludovic Pajot
M. Sébastien Chenu
M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 7652)

Article 1^{er} (p. 7652)

M. Fabrice Brun
Amendements n^{os} 305, 9, 36, 261, 306
Amendement n^o 582
Amendements n^{os} 633, 6, 499
Amendements n^{os} 99, 193
Amendement n^o 256
Amendement n^o 258
Amendement n^o 260
Amendement n^o 37
Amendement n^o 79
Amendements n^{os} 152, 561
Amendement n^o 8
Amendements n^{os} 155, 575, 651, 216

5. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 7658)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

OUVERTURE DE LA SESSION EXTRAORDINAIRE

M. le président. En application des articles 29 et 30 de la Constitution, je déclare ouverte la session extraordinaire convoquée par décret du Président de la République du 21 août 2019.

2

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

URGENCES

M. le président. La parole est à Mme Josiane Corneloup.

Mme Josiane Corneloup. Ma question s'adresse à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

Madame la ministre, vous affirmiez en avril que la grève aux urgences de plusieurs hôpitaux n'était pas due aux conditions de travail. Aujourd'hui, la moitié des services publics d'urgences sont en grève. Acculée par la colère croissante des personnels soignants, vous présentez en catastrophe un plan en trompe-l'œil, qui n'est pas à hauteur de la situation, extrêmement tendue, de nos hôpitaux.

M. Pierre Cordier. Elle a raison !

Mme Josiane Corneloup. Loin de débloquent de nouveaux crédits, vous financez les douze mesures, bien floues, contenues dans votre plan – pour un total de 754 millions d'euros sur trois ans – en redéployant des moyens budgétaires déjà existants, prélevés sur d'autres services.

M. Patrick Hetzel. Eh oui !

Mme Josiane Corneloup. On va donc déshabiller Pierre pour habiller Paul : on est loin de ce que vous annoncez comme une refondation des urgences.

La situation intenable que nous connaissons aujourd'hui appelle de repenser l'hôpital dans sa globalité. Or vous ne répondez pas aux demandes des personnels...

M. Maxime Minot. Comme d'habitude !

Mme Josiane Corneloup. ...qui, depuis six mois, appellent à un moratoire sur la fermeture des lits, la revalorisation de leurs salaires et, surtout, l'augmentation des effectifs, condition d'une prise en charge satisfaisante des patients.

M. Maxime Minot. Il n'y a pas de nouveaux crédits !

Mme Josiane Corneloup. Sur aucun de ces points vous n'apportez de réponse satisfaisante, si bien que le conflit risque de s'enliser.

Votre plan ne remédie en rien à la désertification médicale que nous déplorons tous. Sans un nombre suffisant de médecins, comment mettre en œuvre le service d'accès aux soins que vous entendez créer afin de répondre vingt-quatre heures sur vingt-quatre aux demandes de soins des Français et de les orienter opportunément ?

L'annonce de votre plan a provoqué une grande déception chez l'ensemble des personnels de santé, qui ne comprennent pas votre obstination à ignorer l'existence des problèmes qu'ils rencontrent chaque jour. Ils se sentent, à juste titre, délaissés et méprisés.

Madame la ministre, quand allez-vous enfin entendre les appels de ces milliers de professionnels qui ne désirent qu'une chose, sauver l'hôpital et notre système de santé ? Quand allez-vous enfin prendre les mesures indispensables à une réelle réforme structurelle de nos hôpitaux, auxquels tous les Français sont attachés ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. Il y a tout juste deux mois – et vous étiez alors présente –, l'Assemblée nationale a voté une transformation en profondeur de notre système de santé...

M. Fabien Di Filippo. Bla bla !

Mme Agnès Buzyn, ministre. ...destinée à prendre en compte les difficultés croissantes que rencontrent nos concitoyens pour accéder aux soins.

Le plan « ma santé 2022 » faisait le constat d'un système cloisonné, marqué par la faible coopération entre les professionnels de santé, et où l'hôpital était le réceptacle des dysfonctionnements. Or, à l'hôpital, ce sont avant tout les urgences qui font les frais des difficultés d'accès aux soins : ce constat est partagé par tous. Passé de 10 à 20 millions en l'espace de dix ans, le nombre de passages aux urgences a doublé ; cette évolution ne reflète pas tant une augmentation des infarctus qu'une réelle difficulté de nos concitoyens à obtenir une consultation sans rendez-vous.

Le plan présenté hier devant l'ensemble des professionnels de santé – qu'ils soient libéraux, hospitaliers, médicaux ou paramédicaux – et les fédérations hospitalières concernées propose des solutions et un traitement de fond...

M. Pierre Cordier. De nouveaux crédits ?

M. Fabien Di Filippo. D'où vient l'argent ?

Mme Agnès Buzyn, ministre... à une fièvre largement exprimée – à juste titre – par les professionnels de ces services, qui vivent au quotidien l'afflux de malades, les incivilités, l'impatience de nos concitoyens, et éprouvent des difficultés à exercer leur métier dans des conditions favorables.

L'ensemble des mesures proposées – j'aurai l'occasion d'y revenir – visent à traiter la maladie, et non le symptôme.

M. Pierre Cordier. Des crédits !

Mme Agnès Buzyn, ministre. Le symptôme, aujourd'hui, c'est trop de passages aux urgences, trop de pression sur les professionnels, trop de difficultés pour accéder à des lits d'aval.

FILIACTION DES ENFANTS NÉS D'UNE GPA À L'ÉTRANGER

M. le président. La parole est à Mme Monique Limon.

Mme Monique Limon. Ma question s'adresse à Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice.

Alors que nous débutons l'examen de la loi de bioéthique que Mme Buzyn, Mme Vidal et vous-même défendez, la presse a annoncé ce matin que le Gouvernement allait reconnaître la filiation des enfants nés d'une GPA à l'étranger.

Des articles mentionnent le fait que le Gouvernement aurait l'intention de reconnaître cette filiation des enfants nés de GPA à l'étranger en la retranscrivant de manière automatique. A été évoquée également la publication d'une circulaire sur la question de la filiation des enfants nés de GPA à l'étranger.

Ces informations suscitent naturellement des interrogations alors que, je le rappelle, le Président de la République et le Premier ministre ont clairement réaffirmé leur opposition à la GPA et que vous avez confirmé hier soir, avec Mme Buzyn, qu'il était absolument hors de question de remettre en cause cette prohibition.

La marchandisation du corps humain nous paraît un interdit absolu sur lequel il ne faut pas transiger mais nous savons aussi que l'intérêt de l'enfant suppose qu'il puisse disposer d'une filiation claire et solide au regard de nos règles de droit.

Dans ces conditions, pourriez-vous nous indiquer quelles sont les intentions du Gouvernement en la matière et, si circulaire il doit y avoir, quels en seraient le contenu et la portée exacts? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.* – *M. Brahim Hammouche applaudit également.*)

M. le président. La parole est à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice.

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice. Madame la députée, je tiens tout d'abord à démentir vigoureusement les informations sur la prétendue intention du Gouvernement de reconnaître de manière automatique la filiation d'enfants nés de GPA réalisées à l'étranger. (« Ah ! » sur les bancs du groupe LR.)

M. Fabien Di Filippo. Mais reconnaître quand même !

Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux. La GPA est interdite en France et, avec mes collègues, je l'ai d'ailleurs réaffirmé avec force hier soir, devant la commission spéciale.

Le Gouvernement n'entend nullement modifier la situation juridique des enfants nés de GPA. Pour ces enfants, les règles d'établissement de la filiation reposent sur une juris-

prudence bien établie et qui s'énonce de la manière suivante : le père biologique, mentionné sur l'acte d'état civil étranger, bénéficie d'une retranscription directe dans l'état civil français ; le deuxième parent, père ou mère d'intention, doit toujours passer par un processus d'adoption pour voir sa filiation reconnue à l'état civil français.

Cette solution me semble consacrer un équilibre entre, d'une part, la prohibition de la GPA qui est contraire à notre éthique et à notre droit, d'autre part, l'intérêt de l'enfant à voir sa filiation établie et à mener une vie familiale normale.

La Cour de cassation, à la suite d'un avis rendu par la Cour européenne des droits de l'homme en avril dernier, devra prochainement se prononcer à nouveau. Une fois son arrêt rendu, une circulaire interministérielle sera diffusée aux officiers d'état civil et dans les consulats pour faciliter la bonne application de ces règles.

Cette circulaire n'aura, en aucune manière, vocation à modifier le droit actuel. Au contraire, elle sera destinée à en rappeler les termes exacts. Conformément aux engagements du Président de la République et du Premier ministre, elle permettra d'assurer l'homogénéité des pratiques administratives.

Telle est exactement l'intention du Gouvernement. En toute hypothèse, la GPA demeurera un interdit absolu. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

URGENCES

M. le président. La parole est à Mme Sylvie Tolmont.

Mme Sylvie Tolmont. Madame la ministre des solidarités et de la santé, il aura fallu six mois d'une crise inédite avec la moitié des services d'urgence de notre pays en grève pour que vous consentiez à présenter un « pacte de refondation ».

Certaines mesures, tel le service d'accès au soin 24 heures sur 24, vont certes dans le bon sens, mais elles ne pourront avoir des effets qu'à long terme.

La vraie lacune de votre plan réside dans son financement. Lorsque vous annoncez 750 millions d'euros en redéploiement de crédits existants sans expliquer quelles coupes budgétaires vous allez opérer, vous signez un tour de passe-passe et restez sourde aux recommandations de la Cour des comptes d'augmenter le nombre de médecins urgentistes de 20 %. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*) Pour rappel, nous vous avons demandé, en juin dernier, de débloquent 600 millions d'euros supplémentaires dans ce but.

Madame la ministre, la crise profonde et grave que traverse notre système de santé ne sera pas résolue par une simple réorganisation. Notre système est performant grâce à l'excellence de nos soignants – c'est d'ailleurs pourquoi nous avons créé 39 000 postes lors du précédent quinquennat.

Sans recrutement de personnels soignants et sans création de lits supplémentaires, vos mesures resteront d'ordre cosmétique.

À quoi bon des filières d'admission directe pour les personnes âgées sans création de lits supplémentaires alors que l'existant est saturé ?

Comment renforcer l'offre de consultations médicales sans rendez-vous en cabinet de ville ou en maison de santé alors que la démographie médicale ne permet déjà pas de répondre aux besoins de la population ?

Comment organiser les vidéos-assistance entre les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes – EHPAD – et le service d'aide médicale urgente – SAMU – alors que les personnels sont en sous-effectifs et surchargés ?

Madame la ministre, allez-vous prendre conscience de la réalité du mauvais fonctionnement de notre système de santé qui rend urgentes l'adoption d'un moratoire de fermeture de lits et l'augmentation significative de l'objectif national de dépenses d'assurance maladie – ONDAM – à l'occasion du prochain projet de loi de financement de la sécurité sociale ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes SOC et GDR.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. Vous me parlez à juste titre de budget. Je rappelle que nous sommes le premier gouvernement depuis dix ans à avoir augmenté les tarifs hospitaliers *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM)*, à avoir redonné la totalité des crédits gelés et à avoir augmenté l'ONDAM : celui-ci était resté inférieur à 2 % lors du quinquennat précédent ; nous l'avons porté à 2,3 % la première année et à 2,5 % l'année dernière. *(Mêmes mouvements.)*

M. Erwan Balanant. Il faut le rappeler !

Mme Agnès Buzyn, ministre. Vous avez raison, on ne restructure pas un système de santé sans financement. Dans la loi de transformation du système de santé, nous avons intégré des budgets dédiés à cette transformation.

M. Ian Boucard. Insuffisants !

Mme Agnès Buzyn, ministre. Nous avons prévu 1,6 milliard d'euros sur quatre ans pour transformer notre système de santé.

Mme Sylvie Tolmont. Vous les prenez où ?

Mme Agnès Buzyn, ministre. Pour les urgences, au-delà de cette somme, j'ai débloqué hier 750 millions d'euros dont 80 % vont être alloués à des ressources humaines et à des recrutements.

J'entends parfaitement les difficultés et les demandes des soignants sur le terrain. Nous avons donc décidé, dans un plan de restructuration, d'allouer des crédits budgétaires nouveaux à des recrutements de personnels dans les trois ans qui viennent pour un montant de 600 millions d'euros. C'est l'argent des Français et je pense qu'il est raisonnable de considérer que cela peut durablement aider les services d'urgence et alléger leur charge de travail actuelle.

Aux personnels hospitaliers qui sont actuellement en grève, je veux dire toute mon admiration pour le travail qu'ils font depuis des années. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

Mme Sylvie Tolmont. Ça ne suffit pas !

M. Éric Coquerel. Et les embauches ?

Mme Agnès Buzyn, ministre. J'ai entendu leurs difficultés. Ils ont eu une prime de risque de 100 euros. Je reviendrai sur les mesures dédiées à ces personnels à la faveur de la prochaine question.

URGENCES

M. le président. La parole est à Mme Nicole Dubré-Chirat.

Mme Nicole Dubré-Chirat. Madame la ministre des solidarités et de la santé, depuis bientôt six mois, un nombre important de services d'urgence sont en grève. Les raisons de cette mobilisation sont polymorphes et tiennent à des aspects à la fois organisationnels, humains et financiers.

Les soignants, dans leur ensemble, demandent une réforme et des mesures fortes. Ils souhaitent pouvoir continuer à exercer leur profession dans le cadre de leur déontologie professionnelle et dans le respect des patients, afin de garantir à ces derniers une prise en charge adaptée à leurs besoins. Certaines de ces revendications renvoient certes à des problématiques locales, qui ont pu être discutées et résolues par les agences régionales de santé, les ARS ; d'autres appellent clairement des réponses nationales.

Je tiens à saluer l'effectivité des premières mesures prises par le ministère des solidarités et de la santé, dès juillet, pour répondre à des difficultés majorées en période estivale, à savoir l'octroi de l'indemnité forfaitaire de risque à tous les personnels non médicaux permanents des services d'urgences et des SMUR, l'augmentation des crédits délégués aux ARS afin de soutenir et renforcer le fonctionnement des urgences, ainsi que le soutien financier à la rénovation des services d'urgences. Ces mesures ont rapidement été suivies par d'autres annonces, basées sur les premières conclusions de la mission flash menée par Thomas Mesnier et le professeur Carli, dont je tiens à saluer le travail et l'investissement. Vous les avez présentées vous-même la semaine dernière au CHU de Poitiers : il s'agit, entre d'autres, de l'admission directe pour les personnes âgées, de la vidéo-assistance dans les EHPAD et de la possibilité de transférer un patient d'une ambulance à un cabinet de médecine générale.

Madame la ministre, durant ces six mois, vous avez mené un travail de concertation avec l'ensemble des acteurs du milieu des urgences, en vous basant sur les propositions portées par la mission flash, mais aussi en vous appuyant sur les remontées de terrain et l'expertise des ARS. Cette méthodologie fondée sur la participation des différents acteurs vous a amenée à présenter un pacte de refondation de grande ampleur, qui s'inscrit dans la logique du plan « ma santé 2022 » et de la réforme du système de santé que nous avons votée au début de l'été 2019.

M. Pierre-Henri Dumont. C'est trop long ! Quelle est la question ?

Mme Nicole Dubré-Chirat. Madame la ministre, pourriez-vous nous présenter les orientations et les actions soutenues par le Gouvernement... *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. Merci, ma chère collègue.

La parole est à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. Merci, madame la députée, d'avoir salué le travail de terrain exceptionnel réalisé par le député Thomas Mesnier et le professeur Pierre Carli, président du Conseil national de l'urgence hospitalière. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)* La mission que je leur avais confiée consistait à me proposer des solutions de terrain que nous pourrions déployer sur l'ensemble du territoire national, de façon à désengorger les urgences et soulager les professionnels dans leur travail.

J'aimerais revenir sur les mesures destinées aux professionnels qui travaillent aujourd'hui au sein des urgences – je détaillerai tout à l'heure les mesures qui concernent l'amont et l'aval des urgences. Dès le mois de juillet, pour

tenir compte de la souffrance au travail, j'ai débloqué des crédits afin que l'ensemble des soignants non médicaux – infirmiers, aides-soignants, brancardiers et agents d'accueil – travaillant dans tous les services d'urgences bénéficient d'une prime de risque de 100 euros nets par mois. À cette prime de risque pérenne s'ajoutera prochainement une prime de coopération de 80 euros nets par mois, que percevront tous les infirmiers qui s'engageront dans des protocoles de coopération. En créant ces primes de risque et de coopération, nous avons donc d'ores et déjà apporté une réponse aux revendications des soignants.

Au-delà de ces mesures, je souhaite revaloriser, sur le long terme, le travail et la compétence des soignants dans les urgences hospitalières en créant des infirmiers de pratique avancée et en augmentant les délégations de tâches au profit de ces derniers, de sorte que la totalité des compétences qu'ils exercent aujourd'hui soient reconnues. Cela permettra également de décharger du temps médical. Ces réformes pourront être mises en œuvre dans les semaines qui viennent, en plus de la prime qui a d'ores et déjà été annoncée. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE EN TUNISIE

M. le président. La parole est à M. le président Jean-Christophe Lagarde.

M. Raphaël Schellenberger. Président de quel groupe ? Cela change tout le temps !

M. Jean-Christophe Lagarde. Monsieur le Premier ministre, ma question porte sur la situation en Tunisie, où se tiendra dans deux jours une élection présidentielle suite au décès du président tunisien. Le 23 août dernier, le candidat donné favori par les sondages a été arrêté et incarcéré. Il se trouve actuellement derrière les barreaux, si bien que c'est une chaise vide qui l'a représenté lors du débat entre les candidats à l'élection présidentielle organisé hier. Celui qui doit arriver en tête du premier tour et donc participer au duel du second tour, si l'on en croit des sondages tunisiens, se trouve ainsi une nouvelle fois empêché d'exposer librement son projet. Ce faisant, c'est l'ensemble des Tunisiens qui se trouvent empêchés d'exprimer un choix démocratique.

Je comprends bien que le rôle de la France n'est pas de s'immiscer dans les affaires judiciaires tunisiennes. Cependant, monsieur le Premier ministre, dans quelle démocratie voit-on, trois semaines avant le premier tour d'une élection présidentielle, le principal candidat incarcéré et accusé d'évasion fiscale et de blanchiment ?

Monsieur le Premier ministre, nous avons tous vu avec bonheur et espoir le printemps arabe qui a commencé en Tunisie. Nous avons vu que les Tunisiens étaient capables de résister aux dérives qu'ils ont connues par le passé. Or, aujourd'hui, nombreux sont les Français et, je crois, les Tunisiens qui s'inquiètent du déroulement d'un processus démocratique que l'on peut pour le moins qualifier de curieux, d'inquiétant, d'unique en son genre. La France, qui entretient des relations anciennes et amicales avec la Tunisie, se doit, me semble-t-il, d'exprimer cette inquiétude et d'exiger que le candidat puisse, le temps de l'élection, présenter son programme, au moins entre les deux tours.

Permettez-moi une plaisanterie, monsieur le Premier ministre. D'habitude, l'incarcération sert à empêcher la fuite. Or, quand on est candidat à une élection présidentielle, on ne cherche pas à fuir ; c'est plutôt le régime qui connaît

une fuite en avant. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-I et sur quelques bancs du groupe LaREM. – M. Jean Lassalle applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre.

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Monsieur le président Lagarde, vous m'interrogez sur les échéances électorales et l'élection présidentielle en Tunisie. Vous avez rappelé à juste titre les relations anciennes entre nos deux pays, qui sont des relations amicales, mais aussi des relations d'espoir puisque la Tunisie a connu il y a quelques années, comme la France, la déstabilisation terroriste – elle a fait le choix d'une vitalité démocratique qui lui permet de regarder le futur avec confiance.

Alors que le président Essebsi s'est éteint le 25 juillet dernier, une élection présidentielle doit se tenir afin de désigner un nouveau président de la République ; elle sera suivie d'élections législatives. En disparaissant, le président Essebsi a laissé un vide dans la vie politique et démocratique tunisienne. Il était, je crois, l'un des pères de la démocratie tunisienne et de la Tunisie moderne.

Organiser des élections dans un pays qui revient à la démocratie, ce n'est jamais simple, jamais acquis. C'est toujours un défi. La Tunisie doit donc aborder ce défi avec confiance – elle l'aborde, du reste, avec l'envie de montrer qu'elle n'a pas varié dans le choix fondamental qu'elle a réalisé.

L'objectif de la France est de faire en sorte que ces échéances électorales se déroulent dans les meilleures conditions possibles. Vous avez vous-même déclaré, monsieur le président Lagarde, qu'il n'appartient pas à notre pays – et certainement pas au Premier ministre – de s'immiscer ou même de commenter le fonctionnement des institutions judiciaires en Tunisie, ni les conditions générales d'organisation de l'élection. Comme vous, monsieur le président Lagarde, j'ai pris note de l'arrestation de l'un des candidats à l'élection présidentielle tunisienne. Je ne veux pas commenter cette décision prise par une autorité juridictionnelle, mais je veux dire combien nous sommes attentifs et confiants dans la capacité de ce pays à s'inscrire dans la ligne qu'il a lui-même choisie et que nous soutenons, politiquement et diplomatiquement, avec beaucoup d'engagement.

Ce qui se joue dans la démocratie tunisienne est essentiel non seulement pour la Tunisie – vous l'avez indiqué vous-même, monsieur le président Lagarde –, mais aussi pour la région entière, probablement pour la Méditerranée occidentale, et donc pour la France. À la suite de vos propos, je veux donc adresser à nos amis tunisiens un message de très grande attention, de très grande amitié, de très grande confiance et de très grand espoir que l'élection présidentielle puis les élections législatives seront à la hauteur des enjeux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-I et sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

CRISE DES URGENCES

M. le président. La parole est à M. Alain Bruneel, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Alain Bruneel. Madame la ministre des solidarités et de la santé, l'acte 2 de votre Gouvernement, c'est une mauvaise retraite, c'est une mauvaise santé. Après plus de six mois de grève dans les services d'urgences, vous venez de délivrer une énième ordonnance. Une nouvelle fois, vous tapez à côté du clou : des mesureries loin de la réalité du terrain, des éléments de langage rodés et un plan de communication bien huilé qui ne répondent en rien à la crise profonde que vivent les

personnels et les patients au quotidien. Ce que vous appelez « pacte de refondation » ne tient pas compte de la souffrance, du manque de moyens matériels et humains.

Deux cent quarante-neuf services d'urgence en grève vous alertent. Il faut les entendre, il faut les écouter! (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Vous sortez de votre chapeau 750 millions d'euros étalés sur trois ans. D'où vient cet argent? Nul ne le sait, à part vous. Vous avez rabaissé les finances de l'hôpital en 2018 et en 2019 de 2,6 milliards. On se demande si vous allez encore déshabiller Paul pour habiller Jacques.

Bien que l'ensemble des syndicats et le collectif inter-urgences vous le réclament depuis de nombreux mois, vous n'annoncez aucune réouverture massive de lits, alors que plus de 100 000 ont été supprimés en vingt ans. Vous n'annoncez pas non plus d'augmentation des effectifs ni des salaires. Vous vantez la télémedecine, mais, derrière les écrans, il faudra toujours des soignants. Il est plus qu'urgent de tenir des réunions, bassin de vie par bassin de vie, pour faire le point sur la réalité des établissements de santé.

Selon vos propres mots, madame la ministre, « chacun détient une part de la solution ».

Dans cet état d'esprit, je vous demande officiellement, au nom du groupe communiste, de soumettre au Parlement la proposition de loi déposée en mai dernier par notre groupe instaurant un moratoire des fermetures d'établissements, de services, de lits et des regroupements hospitaliers.

M. le président. La parole est à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. S'agissant du budget je viens de répondre: sept-cent cinquante millions d'euros, dont 80 % alloués au recrutement de ressources humaines supplémentaires pour faire face à la crise des urgences, ce n'est pas négligeable.

M. Jean-Paul Lecoq. Vous déshabillez la Sécu!

Mme Agnès Buzyn, ministre. J'ai déjà répondu quant à la revalorisation nécessaire aux soignants des urgences, notamment pour prendre en compte les incivilités dont ils sont victimes.

Je voudrais rappeler ici les mesures d'un plan qui se veut global. Il s'agit d'abord de repenser l'aval via la création d'un service d'accès aux soins, SAS, qui permettra de trouver un conseil lors d'un appel téléphonique ou d'une demande en ligne en cas de besoin urgent d'une consultation sans rendez-vous. Les usagers pourront ainsi être orientés dans le système de santé.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est très insuffisant!

Mme Agnès Buzyn, ministre. Nous allons créer 50 maisons médicales de garde auprès des services les plus saturés, ceux qui connaissent plus de 50 000 passages aux urgences par an. Nous allons développer les consultations sans rendez-vous, qui offriront les mêmes avantages que les urgences en termes de tiers payant, d'accès à un plateau de biologie simple et de transport sanitaire, qui sera intégralement pris en charge même dans le cas où il n'aura pas été assuré par une ambulance du SAMU. Nous allons organiser une entrée directe des personnes âgées dépendantes dans les services de gériatrie notamment à partir des EHPAD pour éviter leur passage aux urgences. Tout le monde sait que c'est la solution. Pour les géiatres comme pour les familles, pour les

patients comme pour les soignants, éviter à une personne âgée de passer aux urgences et d'attendre sur un brancard est un soulagement.

Les patients pourront aussi être pris en charge directement par certains professionnels de santé, avec un accès direct aux masseurs-kinésithérapeutes pour les entorses, les lombalgies, aux pharmaciens pour la délivrance de médicaments simples. Nous allons augmenter les protocoles de coopération sur les sutures et les prescriptions de radiologie...

M. le président. Merci madame la ministre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

VIOLENCES CONJUGALES

M. le président. La parole est à Mme Justine Benin, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

Mme Justine Benin. Cent quatre, madame la secrétaire d'État chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations: c'est le nombre de femmes qui sont mortes sous les coups de leur conjoint depuis le début de l'année. Elles étaient 121 l'année dernière, 109 il y a deux ans.

Aujourd'hui encore, en 2019, dans tous les territoires de la République, des femmes meurent, rouées de coups, étranglées, parfois brûlées vives. Aujourd'hui, enfin, après des décennies de silence...

Un député du groupe GDR. Des siècles!

Une députée du groupe SOC.. Des millénaires!

Mme Justine Benin. ...notre société tout entière s'indigne chaque fois qu'une femme succombe sous les coups d'un homme.

Nous pensons à celles qui ne sont plus là pour parler. Nous pensons à celles qui, chaque jour, vivent la peur, la menace, les coups, souvent sous les yeux de leurs enfants. Nous pensons à leurs proches, à leurs familles. Nous pensons aux associations qui les accompagnent chaque jour tant bien que mal pour les sauver de l'emprise d'un conjoint violent.

Vous avez pris la mesure de ce fléau, monsieur le Premier ministre, ouvrant il y a une semaine un Grenelle contre les violences conjugales qui traduit l'engagement du Gouvernement et de la majorité. De premières mesures d'urgences ont d'ores et déjà été annoncées.

Vous le savez, madame la secrétaire d'État, dans certains territoires le nombre des violences faites aux femmes a explosé. Je pense singulièrement aux outre-mer. Ainsi en Polynésie française, les violences conjugales atteignent 14 % de la population; chez moi en Guadeloupe, les chiffres ont bondi de 27 % l'année dernière.

Madame la ministre, quelles actions comptez-vous engager pour que les outre-mer soient pleinement intégrés à cette mobilisation générale contre les violences conjugales?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations.

Mme Marlène Schiappa, secrétaire d'État chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations. Avant de répondre sur le fond à votre question, madame la députée, je voudrais remercier tous les parlementaires qui se sont engagés dans le cadre du Grenelle des violences conjugales. Nous l'avons dit, nous ne pourrons

mobiliser toute la société que si l'intégralité de ses composantes, notamment politiques, s'engageait dans ce Grenelle des violences conjugales. Ce fut le cas : soyez-en remerciés.

Concernant plus particulièrement l'engagement du Grenelle des violences conjugales sur les territoires d'outre-mer, je voudrais d'abord dire que parmi les nombreux ministres réunis à Matignon sous l'égide du Premier ministre Édouard Philippe, figurait la ministre Annick Girardin en charge des outre-mer. Nous avons pleinement conscience de la situation que vous avez parfaitement décrite. Elle a été profondément analysée dans un rapport rendu par le CESE il y a environ trois ans, notamment en ce qui concerne les liens de dépendance économique qui empêchent les femmes de quitter le domicile où elles cohabitent avec un conjoint violent.

C'est la raison pour laquelle Annick Girardin et moi-même allons organiser un Grenelle des violences conjugales spécifique aux territoires d'outre-mer d'ici au 25 novembre. Ce Grenelle des violences conjugales est un processus qui a été lancé par le Premier ministre le 3 septembre 2009 et s'achèvera le 25 novembre, journée mondiale de lutte contre les violences envers les femmes. Le Grenelle des violences conjugales outre-mer viendra en complément des contrats locaux contre les violences qui ont déjà été signés à La Réunion et en Martinique notamment – nous attendons leur signature en Guadeloupe, où je sais pouvoir compter sur votre engagement, madame la députée.

En outre-mer comme dans tous les territoires de ce pays, le Gouvernement fera tout ce qui est en son pouvoir pour lutter contre les violences conjugales et les féminicides, y compris en nous rendant sur le terrain, à la rencontre de l'ensemble des élus engagés sur cette thématique. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

URGENCES

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Depuis plus de six mois, des soignants en colère se mobilisent partout en France pour sauver du naufrage les urgences hospitalières. Bravo à eux ! À 92 %, les Français se disent reconnaissants vis-à-vis de ces soignants. Ils les comprennent et soutiennent les 249 services d'urgences en grève. Pourtant, madame la ministre des solidarités et de la santé, dimanche dernier sur France Inter, vous avez jugé exagérée l'exaspération exprimée par un soignant. Non, ce n'était ni un témoignage isolé, ni un ressenti excessif !

Aussi, je ne parlerai pas aujourd'hui au nom du collectif Inter-Urgences qui tient en ce moment même une assemblée générale, mais je me ferai l'écho de ceux que vous écrasez par votre politique d'austérité.

M. Erwan Balanant. Comment peut-on parler d'austérité quand on augmente un budget ?

Mme Caroline Fiat. En deux ans, vous avez réalisé 1,6 milliard d'euros d'économies au détriment de l'hôpital public, alors même que le nombre de passages aux urgences a doublé en dix ans, et que 100 000 lits ont été fermés en vingt ans. Les conséquences en sont désastreuses. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. - M. Nicolas Dupont-Aignan applaudit également.*) Aujourd'hui, en grand seigneur, vous promettez 250 millions par an pour les urgences ! À budget constant, il y a fort à penser que d'autres secteurs de la santé subiront ce « rapatriement » budgétaire. Si les EHPAD avaient des effectifs suffisants, ils ne seraient pas contraints de transférer leurs résidents vers l'hôpital ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Ce n'est pas en déplaçant les problèmes d'un service à l'autre que vous trouverez une solution. Aucun médecin, aucun soignant ne penserait qu'une telle dose d'austérité puisse apporter le moindre bienfait à un secteur aussi crucial que la santé. Allez plutôt chercher les milliards d'euros de l'évasion fiscale, de l'impôt sur la fortune ou des dividendes des entreprises qui délocalisent et licencient à tout va ! Supprimez la taxe sur les salaires proprement injuste qui étouffe nos hôpitaux et leur coûte près de 6 milliards d'euros ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Je vous adresse une demande solennelle, madame la ministre : accédez aux revendications des soignants en grève ; écoutez la fronde qui éclate dans tout le pays.

La discussion relative au budget de la Sécurité sociale s'ouvrira dans quelques semaines : madame la ministre, serez-vous à la hauteur de l'enjeu ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. Madame Fiat, vous avez évoqué la souffrance des soignants : je ne la nie jamais mais au contraire la reconnais. Pour preuve, j'ai immédiatement tenu compte des témoignages d'incivilités voire d'agressivité subies par ces professionnels, et une prime de 100 euros nets par mois leur est attribuée depuis le mois de juillet, de façon pérenne. Ils l'ont tous reçue. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*) Cette prime a été étendue aux assistants de régulation médicale dans les SAMU, qui subissent les mêmes incivilités.

Aujourd'hui, je propose une solution de fond au problème des urgences.

Concernant l'aval de ces services – et l'occasion m'est ainsi donnée de compléter la réponse que j'ai faite à M. Bruneel –, le budget du plan en faveur des urgences, d'un montant de 750 millions d'euros, sera consacré à 80 % au recrutement de ressources humaines là où elles sont nécessaires...

M. Éric Coquerel. Pas dans tous les hôpitaux !

Mme Agnès Buzyn, ministre. ...afin d'assurer une meilleure gestion des lits, de renforcer les services d'urgence qui en ont besoin, voire de créer de nouvelles unités de post-urgences, qu'elles soient gériatriques ou de médecine polyvalente. Cela représentera des lits supplémentaires. Aucune disposition ne vise à empêcher la réouverture de lits là où c'est nécessaire. J'en ai pris l'engagement hier, et je le réaffirme aujourd'hui. Ainsi pourrions-nous desserrer l'étau sur les services d'urgences.

Pour la première fois, l'année dernière, l'objectif national des dépenses d'assurance maladie, l'ONDAM, a progressé de 2,5 %. Et pour la première fois depuis dix ans, les tarifs hospitaliers ont crû. Je travaillerai au maintien de cette dynamique cette année encore, dans le cadre du projet de loi de financement de la Sécurité sociale. Notre objectif est de disposer au moins de la même capacité à financer l'hôpital que l'année dernière.

Nous œuvrons également à un plan de restructuration d'autres services en difficulté, comme les services de psychiatrie. Nous travaillons donc auprès des soignants, pour les soignants et pour les malades. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

GRENELLE DES VIOLENCES CONJUGALES

M. le président. La parole est à Mme Perrine Goulet.

Mme Perrine Goulet. Ma question s'adresse à Mme la secrétaire d'État chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations.

Ce soir, elle est allée se coucher. La dispute et les coups entre ses parents sont terminés; tout est calme. Elle a fini de pleurer; elle s'endort. Bientôt, elle sera réveillée par un coup de feu; le sang maternel maculera la moquette. C'était il y a 42 ans. Sa mère s'appelait Danielle, elle a été assassinée par son mari. Avec ses frères et sœurs, elle a découvert la signification du mot « orphelin ».

En 2019, les femmes victimes de féminicides s'appellent Monica, Julie ou encore Salomé. Elles sont 104 à avoir succombé sous les coups de leur conjoint, ex-conjoint ou petit ami. Combien d'autres sont encore enfermées dans la violence, dans l'attente des coups ou des insultes?

Ce phénomène n'est évidemment pas nouveau, mais il n'est plus tolérable.

Le 3.9.19, madame la secrétaire d'État, vous avez lancé le Grenelle des violences conjugales afin d'étudier les pistes susceptibles de faire évoluer notre société. Détecter, prévenir, protéger, tel est l'enjeu du Grenelle des violences conjugales.

N'oublions pas les enfants: ils sont 140 000 à vivre dans un foyer où une femme, leur mère, est victime de violences. N'oublions pas ces orphelins de mère et enfants de meurtriers qui doivent, tout au long de leur vie, porter le poids de leur histoire. Leur fardeau est encore plus lourd lorsque leur père conserve l'autorité parentale – alors que, non!, un mari violent ne sera jamais un bon père! (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM, MODEM, LR, UDI GDR et FI.*)

Ces enfants doivent aussi affronter le jour où le meurtrier de leur mère sort de prison, et peut-être seront-ils condamnés à subvenir à ses besoins quand il sera âgé. Ils doivent être mieux pris en charge.

Madame la secrétaire d'État, pouvez-vous nous en dire davantage sur le Grenelle que vous avez lancé et sur les premières mesures annoncées pour lutter contre les féminicides? Pouvez-vous m'assurer que la situation des enfants sera bien prise en compte dans les échanges, notamment concernant leurs liens juridiques avec leur parent violent? (*Applaudissements nourris sur tous les bancs. - De nombreux députés du groupe LaREM se lèvent.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations.

Mme Marlène Schiappa, secrétaire d'État chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la lutte contre les discriminations. Madame la députée, vous avez parfaitement décrit le fléau des violences conjugales. Si certains anthropologues estiment qu'il existe depuis l'Antiquité, le temps est venu de le combattre. La société me paraît prête à cesser de cacher la poussière sous le tapis ainsi qu'à regarder en face la réalité des violences conjugales et l'ampleur des féminicides en France comme dans d'autres pays.

Le 3 septembre, le premier ministre a lancé le Grenelle des violences conjugales à Matignon, associé à une grande partie des membres de son gouvernement. La date du 3.9.19 fait écho au numéro d'appel 3919. Avant le Grenelle des violences conjugales, 9 % de Français connaissaient ce numéro d'urgence. Au lendemain du Grenelle des violences conjugales, ils sont 54 %. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Un jour de semaine habituel, le 3919 reçoit 140 appels – appels à l'aide et au secours, témoignages. Le jour du lancement du Grenelle, le 3 septembre 2019, plus de 1 600 appels ont été traités par ce service. Ces chiffres, parmi d'autres, révèlent à quel point l'engagement de l'ensemble de la société est nécessaire. Quand toute la société se mobilise pour changer les choses, les appels peuvent être entendus.

Le secrétaire d'État Adrien Taquet et moi-même sommes pleinement mobilisés par la protection des enfants dont le foyer est victime de violences. Un groupe de travail y est précisément dédié. Comme le premier ministre l'a rappelé – et cela fait partie des premiers engagements du Gouvernement –, il nous faut progresser et modifier la loi en ce qui concerne l'autorité parentale. Pour la première fois, un premier ministre a affirmé à Matignon qu'un mari violent, un homme qui ne respectait ni la loi, ni la mère de ses enfants, n'était pas un bon père. Avec vous, nous continuerons de progresser dans le traitement de ces sujets. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE EN TUNISIE

M. le président. La parole est à M. M'jid El Guerrab.

M. M'jid El Guerrab. Monsieur le Premier ministre, chacun d'entre nous, ici, aime la Tunisie. Nous avons un lien intime avec ce pays ami. Je dirais même plus, ce pays frère. Ma question concerne l'élection présidentielle anticipée qui se tiendra en Tunisie le 15 septembre.

Winston Churchill disait: « La démocratie est un mauvais système, mais elle est le moins mauvais de tous les systèmes. »

Le peuple tunisien a élu Béji Caïd Essebsi, grand commis de l'État, premier Président de la République, lors d'une élection présidentielle libre. Il nous a quittés cet été, précipitant la tenue de ce grand rendez-vous démocratique. L'enjeu est crucial pour la Tunisie.

En tant que député des Français de ce pays, on m'a fait part de plusieurs craintes concernant les risques de porter atteinte au processus démocratique actuel. En ce moment même, l'un des principaux candidats est enfermé dans une prison, comme l'a rappelé le président Jean-Christophe Lagarde, ce qui l'empêche de mener une campagne normale.

Ce même candidat, M. Nabil Karoui, a subi plusieurs manœuvres pour l'empêcher de se présenter. La première a consisté à s'attaquer à la chaîne Nessma TV. La seconde a été de faire voter une loi électorale rétroactive afin d'éliminer sa candidature. Cette loi électorale n'a pas été promulguée par le Président de la République défunt, qui avait dénoncé le caractère anti-démocratique de ce texte. Son fils, Hafedh Caïd Essebsi, à la tête du premier parti politique tunisien, Nidaa Tounes, que j'ai reçu à Paris, m'a informé du risque de dérive autoritaire de l'exécutif.

Aujourd'hui, sans procès équitable, sans respect de la présomption d'innocence, Nabil Karoui est tout simplement emprisonné. L'Union européenne l'a déploré hier, dans un communiqué de presse.

Sans ingérence, dans le respect de la souveraineté nationale de ce grand peuple ami, quelle est la position de la France qui fait partie des observateurs de l'Union européenne?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères.

M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères. Monsieur le député, le Premier ministre a déjà répondu tout à l'heure, interrogé par le président Jean-Christophe Lagarde.

tophe Lagarde. Je compléterai son propos en rappelant l'importance de ce moment pour la démocratie tunisienne. Il s'agit là d'une étape majeure, qui intervient à la suite du décès du président Essebsi puisque des élections présidentielles seront organisées dans les prochains jours, suivies d'élections législatives.

La France occupe une double position, marquée par la confiance et le respect. Confiance dans le peuple tunisien, sa maturité, la sérénité dont il a fait preuve depuis la révolution du Jasmin, y compris dans des moments particulièrement difficiles, lors des attentats.

Confiance dans les institutions tunisiennes dont se sont dotés les Tunisiens depuis la révolution du Jasmin. Confiance dans la procédure électorale puisqu'a été instaurée une commission électorale qui permettra l'exercice d'un droit de recours et qui a validé vingt-six candidats – pas un seul, mais vingt-six ! Cette commission exerce son mandat en vertu du droit qui lui a été conféré.

Respect, enfin, de la souveraineté tunisienne, de l'indépendance de la justice, du fonctionnement de ces juridictions. Nous souhaitons que cette jeune démocratie, pour laquelle nous avons beaucoup d'amitié, ne manque pas ces deux rendez-vous majeurs.

Précisons par ailleurs, monsieur le député, que la France est très active au sein de la Commission de l'Union européenne, afin de veiller à la sérénité du processus électoral. Enfin, en collaboration avec le ministre de l'intérieur, Christophe Castaner, nous faisons en sorte que le dispositif électoral destiné aux 150 000 Tunisiens qui résident en France fonctionne parfaitement dimanche prochain. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

PLAN DE LUTTE CONTRE LES VIOLENCES SCOLAIRES

M. le président. La parole est à M. Stéphane Testé.

M. Stéphane Testé. Monsieur le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse, l'agression d'un professeur au lycée Branly de Créteil, à la veille des congés de la Toussaint 2018, avait suscité une forte émotion au sein de toute la population.

Dans ce contexte, de nombreux professeurs et personnels de l'éducation nationale ont exprimé leur malaise et leur besoin de soutien et de formation, face aux violences physiques et verbales dont ils sont parfois, hélas, la cible.

Vous avez présenté, dès le 31 octobre 2018, des mesures d'application immédiate. Pour les compléter, le Gouvernement a engagé une large concertation afin d'identifier des mesures concrètes destinées à prévenir les violences et renforcer la protection de l'école.

Une mission a été confiée en ce sens à Béatrice Gille, rectrice de l'académie de Montpellier, Agnès Le Brun, maire de Morlaix, Hubert Schmidt, inspecteur général de l'éducation nationale et moi-même.

Nos travaux ont concerné trois secteurs essentiels. Il s'agissait tout d'abord de sécuriser les abords des établissements, en renforçant les liens avec les forces de sécurité et les collectivités territoriales. Nous avons souhaité par ailleurs accompagner la parentalité et la responsabilité des familles pour prévenir les violences, les incivilités ou encore l'absentéisme scolaire. Enfin, nous avons apporté des réponses concrètes à la situation des élèves hautement perturbateurs dans le

premier degré et exclus à plusieurs reprises dans le deuxième degré, en créant des structures éducatives susceptibles d'accueillir temporairement ces derniers.

Au terme de la mission, nous vous avons présenté de nombreuses propositions pour avancer à ce sujet, en insistant sur l'encadrement des élèves, l'accompagnement et la responsabilisation des parents.

Vous avez présenté, le 27 août dernier, à l'occasion de votre conférence de presse de la rentrée scolaire, un certain nombre de mesures pour lutter contre les violences à l'école.

Pouvez-vous communiquer à la représentation nationale les grandes lignes de ce plan qui, nous l'espérons tous, permettra de lutter durablement contre toute forme de violences scolaires ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse. Je vous remercie pour cette question mais aussi pour le travail que vous avez réalisé avec Mme Béatrice Gille, Mme Lebrun et M. Schmidt. Vos travaux ont permis d'élaborer un plan, aujourd'hui public, que chacun peut consulter en détail sur le site internet du ministère. Il est à la disposition des chefs d'établissement et des personnels de l'éducation nationale.

Ce plan se divise en trois parties. La première, qui concerne les abords de l'établissement, est le fruit d'un travail interministériel, mené en particulier avec Christophe Castaner et Laurent Nunez. Nous porterons une attention particulière aux abords des établissements et à la présence policière, notamment dans les quartiers de reconquête républicaine.

En second lieu se pose la question de la responsabilisation des parents. Désormais, dès lors qu'un élève aura été exclu à deux reprises au cours de l'année, un protocole signé par la famille et l'inspecteur d'académie se mettra automatiquement en place et précisera les droits et devoirs de la famille pour remettre l'élève dans le droit chemin, sous un angle éducatif.

Quant au problème des polyexclus, renvoyés plus de deux fois dans l'année, il concerne 1 500 élèves en France. Jusqu'à présent, nous n'avions pour seule solution que leur renvoi vers un autre établissement. Désormais, ils seront dirigés vers l'un des 300 dispositifs relais que nous activons. Nous ouvrirons également des internats relais, autant que nécessaire. Dans les cas les plus graves, il sera possible d'inscrire l'élève à ce dispositif, même sans l'accord de sa famille.

Nous privilégions la prévention. Nous créons des équipes mobiles, comprenant des psychiatres, qui peuvent intervenir jusqu'au niveau du premier degré pour les élèves extrêmement perturbateurs.

J'en profite pour saluer la qualité du travail réalisé avec la garde des sceaux ainsi que la ministre des solidarités et de la santé. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

BREXIT

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

M. Vincent Ledoux. Les temps changent et certaines certitudes historiques avec eux. Boris Johnson semble ainsi faire mentir le grand Winston Churchill qui déclarait, dans une formule bien churchillienne : « L'Angleterre s'écroule dans l'ordre et la France se relève dans le désordre. » Aujourd'hui, le désordre s'est durablement installé côté britannique et la perspective d'une sortie du Royaume-Uni de l'Union

européenne sans accord pour le 31 octobre inquiète de plus en plus nos concitoyens, qu'ils soient particuliers, touristes, expatriés ou chefs d'entreprise.

Dans la région Hauts-de-France à laquelle j'appartiens, la question est naturellement sensible. Permettez-moi de vous faire part de quelques-unes de nos interrogations.

Tout d'abord, où en sont les discussions pratiques concernant la mise en œuvre des plans de contingence français et britannique sur le terrain, c'est-à-dire à Calais, à Dunkerque et à l'entrée du tunnel, mais aussi à Douvres et au terminal de Cheriton ?

Ensuite, s'il est prévu de recruter 700 douaniers supplémentaires d'ici à 2020 en perspective du rétablissement du contrôle aux frontières, que se passera-t-il en attendant que ces effectifs aient atteint leur plein niveau ?

Par ailleurs, quand les renforts d'effectifs français des douanes et de la police de l'air et des frontières seront-ils déployés à Douvres et à l'entrée du tunnel, comme le recommande le préfet de région Michel Lalande ?

Enfin, quand et comment le dispositif de frontière intelligente, que M. Darmanin dit vouloir tester, sera-t-il mis en œuvre ? Il semble que les entreprises y seront associées sur la base du volontariat. Mais qu'en sera-t-il des autres entreprises ? Sont-elles suffisamment responsabilisées, alors que l'échéance approche à grand pas ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-I et MODEM ainsi que sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'action et des comptes publics.

M. Gérard Darmanin, ministre de l'action et des comptes publics. Je me permets de répondre pour Jean-Yves Le Drian, sous l'autorité du Premier ministre. Le Brexit revêt en effet une grande importance, non seulement pour l'Europe et pour la nation française, mais aussi pour notre région – si vous me permettez de le formuler ainsi –, celle des Hauts-de-France.

Hier, le Premier ministre a réuni l'ensemble des membres du Gouvernement et certains cadres de l'État pour traiter cette question et poursuivre les préparatifs, entamés au mois de mars dernier, en prévision d'un *no deal* aussi appelé *hard Brexit*.

La France entretient un lien particulier avec ses amis britanniques grâce au port de Calais, que vous avez mentionné, et au tunnel sous la Manche qui représente une singularité européenne : 4 millions de camions passent ainsi, chaque année, entre Calais et la Grande-Bretagne. D'autres ports, aéroports et lieux sont concernés, comme la façade normande – singulièrement la ville du Havre...

M. Sébastien Jumel. Et Dieppe !

M. Gérard Darmanin, ministre. ...et Ouistreham, où je me rendrai mercredi et jeudi prochains –, Dunkerque, la façade bretonne – que vous connaissez si bien, monsieur le président et monsieur le ministre de l'Europe et des affaires étrangères –, ainsi que la Nouvelle-Aquitaine.

Six cents des 700 nouveaux douaniers dont vous parliez, monsieur Ledoux, ont déjà été recrutés et formés ; ils sont en poste. Les équipements prêts depuis le mois de mars ont été installés : nous avons construit des parkings géants à Calais et à Dunkerque, en particulier autour du port.

La frontière intelligente, qui permettra d'éviter les bouchons, sera également au rendez-vous. Accompagné par le secrétaire d'État chargé des transports, je procéderai moi-même à sept tests au cours des mois de septembre et d'octobre.

Vous me demandez, par ailleurs, comment nos amis britanniques se sont préparés. Nous ne le savons pas...

Un député du groupe UDI-I. Eux non plus !

M. Gérard Darmanin, ministre. ...et nous avons quelques interrogations. Nous avons reçu le ministre chargé du Brexit sur le sol français et nous lui avons montré ce que nous pouvons faire ; nous nous intéressons désormais aux solutions qui seront trouvées outre-Manche, en particulier à Douvres.

Il est évident que le travail des douaniers français et des fonctionnaires du ministère de l'agriculture est de protéger le marché commun de ce qui viendra de Grande-Bretagne, pas de s'occuper de la protection des frontières en Angleterre pour le compte des Anglais.

M. Le Drian et moi-même travaillerons donc tous les deux de manière pragmatique, sous l'autorité du Premier ministre. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, UDI et MODEM.*)

M. le président. Merci, monsieur le ministre, d'avoir répondu à cette question venue des Hauts-de-France sans oublier ni la Normandie ni la Bretagne.

M. Erwan Balanant. Bravo ! (*Applaudissements sur divers bancs.*)

ACCÈS À L'INFORMATION POUR LES ENFANTS ISSUS D'UNE PMA

M. le président. La parole est à Mme Géraldine Bannier.

Mme Géraldine Bannier. Le projet de loi relatif à la bioéthique, qui sera bientôt discuté dans cet hémicycle, va changer profondément les règles qui s'appliquent à la procréation médicalement assistée avec tiers donneur.

Après quasiment cinquante ans de don anonyme, qui incluait une stratégie d'appariement des groupes sanguins et des traits physiques, pour que l'enfant puisse être perçu par l'extérieur comme étant vraisemblablement issu du père ou de la mère, et une promotion assumée du mensonge jusqu'à la révision de 1994, ce projet de loi dispose que « tout enfant conçu par assistance médicale à la procréation avec tiers donneur peut, à sa majorité, accéder à des données non identifiantes relatives à ce tiers donneur, et s'il le souhaite, accéder à l'identité de ce tiers donneur ».

Enfin va être reconnu le droit de l'enfant à connaître l'histoire de sa conception et à accéder au géniteur ou à la génitrice qui lui a transmis des gènes qui définissent forcément une partie de son capital santé, de son physique et aussi de son identité.

Car un don de gamètes n'est pas un don de sang ou d'organes : s'il ne modifie en rien ce qu'est la famille de l'enfant, composée des parents qui l'élèvent et qui l'éduquent, on ne peut plus faire « comme si » en 2019, pas à l'heure où nous multiplions les connaissances en termes de prédispositions génétiques. Ce texte a donc le mérite d'accorder enfin une parole et des droits à l'enfant, jusque-là oublié.

Mais pour tous ceux qui ont été conçus avant la loi, que se passera-t-il concrètement ? Avant 1994, il est impossible de dire si un même donneur a engendré 10, 100 ou 500 enfants. Après 1994, le contrôle est en théorie plus important, avec une limitation à dix du nombre d'enfants.

S'il est prévu de laisser ces enfants et les anciens donneurs contacter l'Agence de la biomédecine, comment se fera concrètement l'accès à leur histoire ? Pour l'instant – et encore, quand ils ont eu connaissance de leur conception –, ils n'ont que 23andme ou MyHeritage, des sites de tests génétiques dits récréatifs, pour retrouver leur donneur en toute illégalité.

La France, qui a peut-être fait fausse route en prônant un anonymat complet pendant cinquante ans, a-t-elle une solution de remplacement à leur proposer ? Ne faudrait-il pas inciter les anciens donneurs à se manifester ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Agnès Buzyn, ministre des solidarités et de la santé. Je tiens, avant de vous répondre, à souligner la sérénité dans laquelle se déroulent les débats de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi relatif à la bioéthique. Car les sujets que nous abordons sont d'une grande technicité et touchent souvent à des douleurs très intimes.

Pour ce qui est de l'accès aux origines dans le cadre de la procréation médicalement assistée, nous préparons en effet un changement de paradigme. Il s'agit d'un tournant par rapport à l'époque de la promotion du secret car nous savons aujourd'hui que les enfants ont besoin, pour se construire, d'accéder à des données non identifiantes voire identifiantes. Nous mettons tout en place pour que cela soit possible dans les années à venir.

J'entends vos préoccupations concernant les enfants nés par PMA avec tiers donneur antérieurement à ce projet de loi ; le texte ne les règle pas.

Nous réfléchissons à la manière d'inciter les anciens donneurs de gamètes à se faire connaître auprès de la commission que nous allons mettre en place pour permettre aux enfants futurs d'accéder à leurs origines. Nous lancerons une campagne de sensibilisation à destination des donneurs qui souhaiteraient permettre aux enfants de se construire en accédant à leurs origines.

Néanmoins, la loi n'étant pas rétroactive, je ne souhaite pas que nous recontactons les anciens donneurs avec lesquels nous sommes liés par contrat. Lorsqu'ils ont donné de manière anonyme, l'État s'était engagé à ne pas les recontacter ; la procédure prévue par le projet de loi ne leur est donc pas applicable en l'état.

Sachez toutefois que nous entendons la demande des enfants nés par PMA avant l'adoption de ce texte. Nous ferons en sorte que tous ceux qui acceptent de se faire connaître puissent contacter la commission dès que celle-ci aura été créée. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

INCLUSION DES ÉLÈVES HANDICAPÉS

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie.

Mme Véronique Louwagie. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse et concerne l'inclusion des enfants handicapés au sein de l'école de la République.

Monsieur le ministre, le 11 juin dernier vous annonciez une série de mesures destinées à rendre l'école « pleinement inclusive ». Vous ajoutiez que les familles d'élèves seraient mieux accompagnées à la rentrée 2019.

Or, sur le terrain, force est de constater que la situation est différente. Si le nombre d'enfants en situation de handicap scolarisés est en légère augmentation en cette rentrée 2019, la situation est très peu satisfaisante au regard des ambitions que vous affichiez.

M. Maxime Minot. C'est une catastrophe !

Mme Véronique Louwagie. J'ai été sollicitée par les parents d'un petit garçon, Gustave, qui dispose d'une notification accordée pendant 3 ans, de 2018 à 2021, pour un accompagnement sur le temps de scolarisation. Si, sur l'année scolaire 2018-2019, Gustave a bénéficié d'une auxiliaire de vie scolaire individuelle, il n'en va pas de même en cette rentrée scolaire. En effet, quelle surprise ce fut pour les parents de Gustave d'apprendre le 2 septembre, jour de la rentrée, qu'il n'y avait pas d'AESH – accompagnant des élèves en situation de handicap – pour lui, faute de budget. Gustave a beau être atteint d'une maladie rare, il n'est pas le seul dans cette situation. Je n'oublie pas les Inès, Romain, Andréa et bien d'autres encore qui aujourd'hui ne peuvent aller à l'école, faute de budget ou par manque de personnel.

Monsieur le ministre, je n'incrimine pas votre ambition vertueuse, mais celle-ci ne se traduit pas en actes. Les 4 500 postes créés dont vous faites état n'en sont pas, puisqu'ils contribuent à compenser les emplois aidés supprimés. Le solde est loin des 4 500 créations nettes de postes.

Le constat que je partage avec de nombreux collègues, les parents et le personnel éducatif est le suivant : les moyens humains et financiers manquent et beaucoup d'enfants ne peuvent être scolarisés. Où est l'inclusion que vous prônez ?

Monsieur le ministre, je mesure à quel point la responsabilité qui vous incombe sur ce sujet est grande, car il y a urgence à agir. Pouvez-vous indiquer quelles sont vos intentions pour corriger cette situation ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse. Votre question porte sur un sujet très important et, vous l'avez dit, je l'ai qualifié d'« essentiel » en cette rentrée qui marque un très grand changement. Les cas particuliers existent – j'y reviendrai – mais si vous regardez ce qui se passe dans toute la France, on compte en effet environ 30 000 élèves handicapés de plus en cette rentrée, ce qui porte à environ 370 000 le nombre d'élèves handicapés scolarisés en France. Nous avons en effet créé 4 500 postes d'AESH, ce qui – là réside notre première divergence – représente plus qu'une compensation par rapport aux emplois aidés qui existaient auparavant.

Regardez le bilan : il y a deux ans, les élèves étaient accompagnés seulement par des contrats aidés. Aujourd'hui, ils le sont presque uniquement par des AESH, c'est-à-dire des contrats de trois ans renouvelables qui peuvent, comme promis, déboucher sur des CDI. Bien entendu, des problèmes de recrutement peuvent se poser çà et là. Je viens de vérifier ce qu'il en était dans l'Orne, votre département. Aujourd'hui, une dizaine de cas est en attente, ce qui représente 3,8 % des situations.

M. Pierre Cordier. C'est encore trop !

M. Jean-Michel Blanquer, ministre. Bien entendu, ces problèmes ont vocation à être résolus, le cas de Gustave sera évidemment réglé dans les prochains jours. Je pense qu'il est plus convenable en réalité d'examiner au cas par cas les problèmes qui peuvent encore subsister. Pour toute la France, ce pourcentage est de l'ordre de 3 à 5 %, soit le meilleur pourcentage jamais observé. Au cours des années précédentes, sous d'autres gouvernements, ce chiffre s'élevait à 10 ou 15 %. La situation s'améliore donc, comme en témoigne aussi le service rendu aux familles puisque nous garantissons une réponse en 24 heures pour tout appel dans chaque cellule départementale. Avec tous les acteurs et Sophie Cluzel, nous avons accompli un travail de fond qui porte ses fruits en cette rentrée : un travail quantitatif, budgétaire – les ressources consacrées à ce sujet ont augmenté de 25 % – mais aussi qualitatif, organisationnel, pour rendre un meilleur service aux familles. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

LUTTE CONTRE LES FEUX DE FORÊT

M. le président. La parole est à M. Anthony Cellier.

M. Anthony Cellier. Ma question s'adresse au ministre de l'Intérieur.

Monsieur le ministre, cet été encore, des milliers d'hectares de garrigues, de pinèdes et de forêts ont brûlé dans les départements méditerranéens. Mais les feux se sont également multipliés partout en France, dans des départements jusque-là moins touchés : la Creuse ou la Charente-Maritime, par exemple.

Les risques d'incendies vont se multiplier et s'intensifier, en France comme ailleurs. Ce sont là des conséquences de sécheresses et de canicules, elles-mêmes amplifiées par le réchauffement climatique. Dans mon département, le Gard, on compte près d'un millier de feux et ce sont plus de mille hectares de forêts qui ont brûlé. Ce sont des habitations, des exploitations agricoles, des champs, des outils de travail qui ont été endommagés ou détruits.

Mais le 2 août, en plein cœur de l'été, c'est une vie que nous avons perdue : celle d'un de nos pilotes, Franck Chesneau, pilote d'un Tracker 22, qui luttait ce jour-là avec ses collègues, au sol comme dans les airs, contre l'incendie de Générac *(Mesdames et messieurs les députés se lèvent et applaudissent.)*

Franck est la définition même du héros. Je veux ici, devant et avec la représentation nationale, lui rendre hommage et avoir une pensée particulière pour sa femme Eva, ainsi que pour ses deux enfants, Tom et Lola. Je veux aussi saluer nos pompiers, nos services de la sécurité civile et nos forces de l'ordre qui luttent sans relâche contre les feux et protègent ainsi les populations avec l'abnégation et le professionnalisme qui les caractérisent.

Face à cette saison d'incendies particulièrement virulente, à l'heure où une partie de notre flotte aérienne est au sol, pouvez-vous, monsieur le ministre, nous informer quant aux moyens engagés, mais également à ceux qui seront mis à la disposition de la lutte et de la prévention des incendies, ainsi quant aux mesures de répression prises face aux actes malveillants ? *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur. Cette année, vous l'avez dit, les feux de forêt ont tout particulièrement – mais pas uniquement – touché le sud de la France. À l'occasion de votre question, vous avez souhaité, monsieur

le député, et je vous en remercie, évoquer la mémoire de Franck Chesnot. Cet hommage de la représentation nationale constitue une évidence pour celles et ceux qui, comme vous, sont des femmes et des hommes du sud. Nous savons qu'au cœur de l'été, dans la torpeur de la chaleur, chaque fois que nous entendons dans le ciel le bruit d'un Tracker, d'un Canadair, d'un Dash, une angoisse nous prend au ventre car nous savons que ça brûle quelque part.

Nous connaissons l'engagement exceptionnel de Franck Chesneau, que j'avais rencontré quelques semaines avant le drame, avec l'ensemble de ses camarades. Il était apparu totalement passionné, dévoué, prêt à intervenir à n'importe quel moment du jour, bien sûr, mais aussi quelquefois de la nuit, en prenant des risques considérables. C'est ce qu'il a fait ce jour-là, le 2 août, pour sauver un mas. Il est intervenu, un accident est arrivé et il nous a quittés. Je vous remercie du fond du cœur de votre hommage.

À travers votre question, vous évoquez cette saison si difficile que nous avons connue : 7 200 hectares de forêt ont brûlé mais aussi 13 337 hectares de chaumes, partout en France. Si nous avons besoin d'indicateurs concernant le réchauffement climatique, voilà l'un d'entre eux. Alors oui, nous devons réagir. C'est la raison pour laquelle il est indispensable de conforter, de renforcer notre flotte aérienne. Il y a quelques semaines, sur la base de Nîmes-Garons, j'ai accueilli le nouveau Dash. Deux autres Dash viendront compléter nos forces dès l'année qui vient. Ce sont huit Dash en tout qui seront mobilisés, nous permettant ainsi d'adapter notre force d'intervention, en appui de nos pompiers au sol qui accomplissent eux aussi un travail extraordinaire. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

M. le président. Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

Avant de suspendre la séance, je veux adresser mes vœux de succès aux membres de l'équipe de rugby parlementaire qui va participer prochainement à la coupe du monde des Parlements, en les priant de nous rapporter un grand chelem et non la cuiller de bois. *(Sourires et applaudissements.)*

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures quinze, sous la présidence de M. Sylvain Waserman.)

PRÉSIDENCE DE M. SYLVAIN WASERMAN

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

3

CESSATION DE MANDAT D'UN DÉPUTÉ ET REPRISE DU MANDAT D'UN DÉPUTÉ

M. le président. J'informe l'Assemblée nationale que le président a pris acte, en application de l'article L.O. 176 du code électoral, de la cessation, le 16 août 2019 à minuit, du mandat de député de M. Mounir Belhamiti et de la reprise de l'exercice du mandat de M. François de Rugy, dont les fonctions gouvernementales ont pris fin le 16 juillet 2019.

4

MOBILITÉS

Nouvelle lecture

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

La conférence des présidents a décidé d'appliquer à cette discussion la procédure du temps législatif programmé, sur la base d'un temps attribué aux groupes de vingt-cinq heures.

PRÉSENTATION

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Encore sur vos bancs il y a quelques jours, et ayant suivi de ce fait l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités en première lecture, j'ai l'immense honneur d'être aujourd'hui avec vous pour en débattre au nom du Gouvernement.

Ce projet de loi est nécessaire, et son adoption est urgente. Il est nécessaire car notre politique de mobilité a grandement besoin de s'adapter aux réalités de notre temps ainsi qu'aux attentes nombreuses et légitimes de nos concitoyens. Les attentes sont en effet multiples, tant les enjeux de la mobilité sont au cœur de la fracture territoriale et sociale ressentie par une partie de nos concitoyens, qui se sont exprimés à ce sujet, notamment, à l'occasion du grand débat.

Trop de Français se sentent en effet abandonnés dans nos territoires car ils n'ont pas d'autres solutions que la voiture ; et ils se sentent d'autant plus abandonnés lorsque, par surcroît, la mise à deux fois deux voies de leur route se fait attendre depuis des années ou lorsque la petite ligne ferroviaire de proximité est dégradée ou n'est plus utilisée.

La seconde attente très forte, c'est évidemment l'impératif écologique. Les transports, vous le savez, sont responsables de 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre. La pollution de l'air tue tous les jours, et nous ne pouvons donc pas rester inactifs. Notre politique de mobilité doit répondre à ces enjeux climatiques et de santé publique.

Enfin, il faut tourner la page de la politique menée depuis tant d'années, celle de grands projets trop souvent financés au détriment des mobilités du quotidien ou, pis encore, annoncés, promis et présentés, mais malheureusement non financés. C'est une nécessité impérieuse que de repartir du besoin des usagers pour élaborer une réponse aux enjeux de mobilité du quotidien, une réponse qui permette à chacun d'aller travailler, de sortir, de se former, de faire ses courses, bref, d'avoir la possibilité de se déplacer sans que cela soit d'une difficulté insondable.

M. Vincent Descoeur. Voilà, c'est toute la question.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Ces constats, mis en lumière durant les Assises nationales de la mobilité, se sont confirmés lors du grand débat. Depuis le lancement des Assises, il y a presque deux ans aujourd'hui, le présent texte a fait l'objet d'une concertation très poussée. Les ateliers des Assises, les travaux du COI – Conseil d'orientation des

infrastructures –, les échanges avec les différentes parties prenantes ont en effet permis de qualifier le besoin et de construire des réponses. Nous pouvons en être fiers.

Fiers également, nous pouvons l'être du travail du Parlement, lequel a permis d'enrichir considérablement un texte passé, au fil de longues séances de nuit auxquelles j'ai participé, de 50 à plus de 150 articles. Je tenais, à cet égard, à saluer le travail de tous ceux qui se sont investis dans cette tâche, en particulier celui de Mme la présidente Barbara Pompili, et des rapporteurs ici présents. Je veux aussi saluer le travail de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire, Elisabeth Borne, qui a défendu ce texte avec beaucoup de passion et de conviction depuis deux ans.

Ce n'est un secret pour personne, nous n'imaginions pas vraiment nous retrouver ici, en nouvelle lecture. L'équilibre trouvé en première lecture répondait en effet, je crois, aux attentes et aux besoins de nos concitoyens. Cette nouvelle lecture doit être l'occasion d'apporter, principalement, des précisions et quelques ajustements.

Avec ce projet de loi, nous entendons apporter des réponses très concrètes pour les Français ; certaines d'entre elles seront visibles rapidement, et de manière tangible, dans le quotidien de chacune et de chacun. Je pense à la baisse du prix du permis de conduire, laquelle sera une opportunité pour beaucoup, notamment les plus jeunes, ainsi qu'à la baisse du coût des pièces automobiles : c'est là encore, très concrètement, un gain de l'ordre de 10 % pour les foyers français. Je pense enfin au forfait mobilité et à l'aide individuelle, d'un montant pouvant atteindre 400 euros, que pourront verser les entreprises pour aider leurs salariés dans leurs trajets quotidiens. L'État montrera d'ailleurs l'exemple avec les fonctionnaires, qui pourront dès le 1^{er} janvier 2020 percevoir 200 euros à ce titre. Je sais que de nombreux chefs d'entreprise sont prêts à mettre ce dispositif en place dès la promulgation de la loi.

D'autres mesures, tout aussi concrètes, seront mises en œuvre à moyen terme. J'en prendrai deux exemples. Le premier est notre engagement d'investir 13,4 milliards d'euros dans nos infrastructures de transport sur l'ensemble du quinquennat : ce sont autant de voies ferrées sur lesquelles les trains pourront retrouver une vitesse normale, autant de routes réaménagées, ce qui se traduira au final par un temps de trajet plus court, et des trajets plus sûrs et plus confortables pour tous.

Deuxième exemple : l'obligation faite aux opérateurs de transport d'ouvrir leurs données. Chacun doit pouvoir faire le trajet qu'il veut, de Nîmes à Valence ou de Limoges à Bordeaux, et choisir en un clic un trajet multimodal payé en une fois. Bref, il faut adapter l'offre aux besoins du quotidien et aux évolutions technologiques de notre société.

Plusieurs mesures, enfin, accompagnent des changements profonds et de long terme, qui bouleverseront notre quotidien. Je pense ici au vote qui a conduit à interdire les véhicules thermiques à l'horizon de 2040 : c'est là un impératif environnemental, mais aussi une révolution industrielle et culturelle qu'il faut accompagner. Pour l'ensemble de la filière automobile, qui représente 400 000 emplois en France, le changement est donc considérable. Nous devons une visibilité à nos constructeurs, de façon qu'ils puissent s'y préparer convenablement.

Le développement du vélo est également très attendu par les Français. Le vélo, c'est bon pour la santé, et c'est bon pour la planète, madame la présidente Pompili.

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Tout à fait ! (*Sourires.*)

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. Le plan vélo apporte à cet égard des réponses très concrètes, et lève d'incontestables freins à l'investissement et à la sécurité. Mais, pour que cela fonctionne, tous les enfants doivent savoir faire du vélo. L'obligation de le leur apprendre dès la sixième est une avancée majeure, qui n'a peut-être l'air de rien mais qui, je crois, est révélatrice de notre démarche, qui consiste à traiter les problèmes à la racine.

Ayons tous en tête, enfin, que ce texte, qui sera adopté d'ici à la fin de l'année, n'est qu'une étape. Dans son application, la méthode de concertation et de dialogue, qui a fait ses preuves, devra être de mise. Ce projet de loi est un outil à destination des territoires, et ce sont bien les territoires qui devront le faire vivre. Les citoyens et les élus seront les moteurs et vous aurez, en tant que représentants de la nation, un rôle important à jouer pour rendre effectifs le droit à la mobilité pour tous et le droit de vivre dans un environnement plus sain.

À plus court terme, la prochaine étape, avant même l'adoption définitive de ce texte, sera évidemment le projet de loi de finances, qui sera le support de son financement. De cela, je ne doute pas que nous aurons l'occasion de débattre longuement, et j'en suis très heureux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Bruno Millienne, *rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Me voici donc à nouveau devant vous pour évoquer le projet de loi d'orientation des mobilités, dont j'ai l'honneur d'être l'un des rapporteurs pour notre assemblée. Mon intervention du jour aura, pour vous comme pour moi, comme un étrange air de « jour sans fin », selon le titre de ce film du début des années quatre-vingt-dix, dans lequel Bill Murray revit presque inlassablement la même journée. Ainsi vont les travaux de notre assemblée, et si je ne puis que regretter que nous ne soyons parvenus à l'accord espéré en commission mixte paritaire, je me félicite du travail accompli par notre assemblée sur un texte particulièrement attendu par les Français et les territoires.

Je ne reviendrai pas sur les raisons de l'échec de la concertation avec nos amis sénateurs, qui, pour la plupart, ont fait preuve d'un esprit résolument constructif. Permettez-moi de rendre hommage, en particulier, à Didier Mandelli, rapporteur au Sénat, avec qui nous avons eu plaisir à travailler.

Cela étant dit, et en dépit de cet échec dommageable, il nous faut aller de l'avant. Le temps qui m'est imparti pour la discussion générale est de dix minutes et, je vous le dis d'emblée, je n'en abuserai pas, tant j'estime que tout a déjà été dit sur ce texte et sur ses ambitions,...

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Tout à fait !

M. Bruno Millienne, *rapporteur*. ...en particulier sur le titre I^{er}, relatif à la gouvernance.

Permettez-moi, toutefois, d'évoquer l'état d'esprit qui m'anime en cet instant, et dont j'espère, et sais, qu'il sera partagé par nombre d'entre vous. Les attentes des citoyens, des entreprises et de nos territoires sont grandes et fortes.

Elles nous exhortent à conserver l'état d'esprit d'ouverture, constructif, guidé par le seul intérêt de nos concitoyens, qui a présidé à nos travaux jusqu'alors. Cet état d'esprit a conduit, en première lecture, à l'adoption à une très large majorité – 372 voix pour et 40 voix contre – d'un texte enrichi de précieux et solides apports.

Comme je le disais en commission, si des avancées restent assurément possibles sur quelques sujets encore, le vote de juin dernier nous oblige. Aussi je ne souhaite pas que ce nouvel examen soit l'occasion de rouvrir des discussions sur des thèmes qui ont déjà fait l'objet de longs échanges et de votes. Je souhaite la plus grande efficacité possible pour aller vite, non pour nous précipiter, mais pour que le nouveau cadre d'action des pouvoirs publics en matière de politique de mobilité soit appréhendé dans les plus brefs délais et dans les meilleures conditions par les responsables territoriaux.

Pour cela, le temps du débat parlementaire est utile, indispensable même, à condition qu'il reste constructif et éloigné des considérations strictement partisans ou dogmatiques. Un peu plus de 150 amendements sont soumis à l'examen de notre assemblée sur le titre I^{er}, dont je me permets de rappeler l'objectif : mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises. Gardons cet objectif en tête. Tout amendement qui ira dans son sens recevra de ma part un avis favorable, sans réserve. À l'inverse, tout amendement qui nuira à cet objectif, notamment en complexifiant inutilement un texte que nous souhaitons aussi simple et souple que possible, rencontrera ma bienveillante mais ferme opposition.

Je conclurai, mes chers collègues, en rappelant l'attachement profond que je porte à la décentralisation et à ses vertus, à la nécessaire confiance que nous devons à nos territoires et à leurs élus. Inutile de les mentionner tous dans le texte : le plus important est, et restera, ce que les élus, les territoires, les entreprises et les citoyens feront des nouveaux outils mis à leur disposition, comment ils s'en empareront, comment ils feront face aux défis de la mobilité du XXI^e siècle, d'une mobilité plus écologique, plus ambitieuse, plus juste en ce qu'elle bénéficiera à tous et ne laissera aucun pan du territoire français – et je dis bien : aucun – en marge.

Je sais pouvoir compter sur chacun de nous pour que nos travaux soient à la hauteur des enjeux, autrement dit engagés, ouverts et libres de tout carcan partisan. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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

Mme Béangère Couillard, *rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Le titre II du projet de loi d'orientation des mobilités, dont je suis rapporteure, porte sur le développement d'innovations et de solutions de mobilité au service de toutes et tous. Fortement enrichi lors de son examen à l'Assemblée nationale en première lecture, il prévoit tout d'abord l'ouverture des données et le développement de services numériques de mobilités. Cela permettra l'émergence de nouveaux services qui simplifieront les déplacements quotidiens de nos concitoyens : je pense en particulier aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, pour lesquelles nous avons, en première lecture, renforcé les obligations de collecte des données d'accessibilité.

Nous avons également refondu le cadre juridique applicable aux services de billettique multimodale afin de faciliter leur émergence tout en palliant tout risque de désintermédiation des autorités organisatrices de la mobilité.

Lors de la nouvelle lecture en commission, nous avons fixé une date unique, le 1^{er} décembre 2021, pour l'entrée en vigueur de l'obligation de fourniture des données des balises numériques, quel qu'en soit le fournisseur. S'agissant des services de billettique multimodale, nous avons aussi adopté en commission plusieurs amendements qui ont précisé et sécurisé le dispositif d'encadrement juridique adopté en première lecture.

Le titre II du projet de loi facilite également le développement de mobilités partagées, notamment le covoiturage, afin de lutter contre l'autosolisme. Il offre notamment des solutions de mobilité dans les territoires où les transports collectifs ne permettent pas toujours de répondre aux besoins de mobilité quotidiens de nos concitoyens.

L'article 15 permet ainsi le versement d'allocations aux personnes qui pratiquent le covoiturage. Cette possibilité a été étendue en première lecture aux conducteurs qui, ayant proposé un trajet, ne trouvent pas de passagers. Ces allocations seront défiscalisées.

Nous avons en outre prévu que les allocations aux conducteurs proposant de courts trajets pourront excéder le strict partage de frais.

L'article 15 permet aussi la création de voies réservées pour les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage, pour les transports en commun, pour les véhicules à très faibles émissions, ainsi que pour les taxis. Cela facilitera le développement de mobilités plus propres et partagées.

Ces différentes incitations ont été fortement renforcées en première lecture à l'Assemblée nationale. En nouvelle lecture, nous n'avons apporté en commission qu'une série de modifications de coordination ou d'ordre rédactionnel.

Lors de l'examen en première lecture, nous avons entièrement réécrit l'article 18 du projet de loi afin de soumettre les véhicules, cycles et engins en free-floating à l'obligation de possession d'un titre d'occupation du domaine public. Cela permettra de concilier l'essor de ces nouvelles formes de mobilité avec la nécessité de réguler leur occupation de l'espace public.

Ce titre sera délivré par la personne propriétaire du domaine public dans les conditions définies par le code général de la propriété des personnes publiques : lorsque l'espace et le nombre d'autorisations seront limités, le gestionnaire du domaine public devra engager une procédure de mise en concurrence avant de délivrer les titres.

Le titre pourra reprendre les prescriptions prévues par la rédaction antérieure de l'article 18 : conditions de déploiement et de retrait, respect des règles de sécurité, encadrement des signaux sonores. Ces véhicules ne feront pas l'objet de redevances traditionnelles de stationnement, dans la mesure où leur déploiement pourra donner lieu au paiement d'une redevance d'occupation du domaine public.

En nouvelle lecture, en commission, nous avons précisé que le titre d'occupation pourra, le cas échéant, comporter des prescriptions portant sur le nombre de véhicules, cycles et engins déployés, conformément au code général de la propriété des personnes publiques.

Enfin, nous avons, à l'article 20, créé de nouveaux droits pour les travailleurs indépendants des plateformes numériques de mobilité. Il s'agit du droit de connaître la distance

couverte par la prestation qu'ils réalisent et le prix minimal garanti dont ils bénéficieront, du droit de refuser une proposition de prestation de transport sans faire l'objet d'une quelconque pénalité, du droit de choisir leurs plages horaires d'activité et leurs périodes d'inactivité, du droit de se déconnecter durant leurs plages horaires d'activité sans que les plateformes puissent mettre fin au contrat lorsqu'un travailleur exerce ce droit, et du droit à la formation, avec la possibilité de bénéficier d'actions de formation professionnelle permettant la validation des acquis de l'expérience, ainsi que par l'abondement du compte personnel de formation des travailleurs indépendants par les plateformes.

Les plateformes seront par ailleurs tenues de publier sur leur site internet des indicateurs relatifs à la durée d'activité et au revenu d'activité au titre des activités des travailleurs en lien avec elles.

Parallèlement, des chartes sociales complémentaires pourront être instituées par les plateformes afin d'octroyer à leurs travailleurs des droits supplémentaires : développement des compétences professionnelles, modalités d'information, protection sociale complémentaire. Le juge ne pourra, sur les seuls éléments contenus dans la charte homologuée par l'administration, requalifier un contrat en contrat de travail. Cela n'empêchera pas le juge de pleinement exercer son office et de requalifier un contrat si, indépendamment de ces chartes, il détecte dans les pratiques des plateformes un faisceau d'indices l'amenant à conclure à l'existence d'un lien de subordination.

Je tiens à souligner que je regrette l'échec de la commission mixte paritaire, durant laquelle les sénateurs ont souhaité inscrire dans le projet de loi des dispositions relevant du domaine exclusif des lois de finances. Cela est fort dommageable, car les mesures incluses dans le texte, notamment celles relevant du titre II, sont particulièrement attendues par les Français – je pense par exemple à l'aide au covoiturage et à la régulation du free-floating.

En conclusion, nous avons, en commission, apporté quelques précisions juridiques ou rédactionnelles au titre II. Je souhaite que celui-ci conserve l'équilibre issu de la première lecture. La régulation des nouvelles formes de mobilité est une question délicate – en témoigne l'évolution du projet de loi depuis son dépôt. Le texte actuel, concerté avec toutes les parties prenantes, est équilibré et répond aux besoins de nos concitoyens. Je ne présenterai donc en séance que quelques amendements rédactionnels ou de précision, visant à améliorer encore la qualité juridique du texte. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

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

M. Jean-Luc Fugit, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. S'il est un titre qui répond bien à l'intitulé du projet de loi que nous examinons aujourd'hui, c'est le titre III. Ce dernier est en effet consacré au développement de mobilités plus propres et plus actives ; il trace, dans ce domaine, des orientations pour les années et les décennies à venir.

Avant d'en venir au fond, je m'autoriserai une petite observation concernant la procédure et le travail que nous avons accompli. Vu que nous en sommes au stade de la nouvelle lecture, il me semble en effet qu'il est l'heure de dresser un premier bilan de la discussion du projet de loi.

Il est presque de tradition de considérer que, dans le cadre de nos institutions, c'est le Gouvernement qui légifère – au point que l'annonce du dépôt d'un projet de loi en Conseil des ministres a parfois plus d'écho que l'adoption définitive dudit texte par le Parlement.

La discussion du titre III du projet de loi d'orientation des mobilités nous conduit à nuancer cette idée reçue.

Ce titre comportait au départ neuf articles, la plupart issus des Assises de la mobilité. Si ces neuf articles figurent encore dans le projet de loi que nous examinons à partir d'aujourd'hui, signe de la qualité du travail d'élaboration de la loi par le Gouvernement, en liaison avec tous les acteurs impliqués dans les Assises, le titre III comporte désormais quarante-neuf articles : c'est dire l'ampleur du travail accompli par le Parlement !

Au-delà du nombre d'articles, de très nombreuses mesures, sur lesquelles je reviendrai, ont été adoptées par voie d'amendement. Je tiens à saluer le climat constructif, empreint à la fois d'exigence et de confiance, qui a prévalu durant nos débats et nos échanges avec le Gouvernement. Élisabeth Borne, et aujourd'hui Jean-Baptiste Djebbari, ainsi que leurs équipes, ont adopté une attitude de dialogue avec les deux assemblées, ce qui a permis d'avancer sur de nombreux sujets.

Si j'osais reprendre la phrase de l'un de nos plus illustres prédécesseurs, je dirais qu'au cours de la discussion du projet de loi, nous avons essayé « d'aller à l'idéal et de comprendre le réel ». L'un ne va pas sans l'autre et, au cours de nos débats, nous avons tous pu avoir le sentiment que certaines propositions seraient difficiles à mettre en œuvre, parce que trop idéalistes, quand d'autres manquaient au contraire d'ambition, compte tenu de notre souci de ne pas trop brusquer les changements nécessaires.

Aller à l'idéal et comprendre le réel, comme le disait Jaurès, ce sont deux nécessités complémentaires pour accompagner notre société vers la transformation d'ensemble qu'exige la transition écologique.

Je commencerai par l'idéal, car ce projet de loi en porte une part. Cet idéal est de s'attaquer aux grands défis auxquels notre siècle nous confronte.

D'abord, atteindre la neutralité carbone des transports terrestres en 2050, pour pouvoir assurer la neutralité carbone globale de la France à cette date. Les transports représentant aujourd'hui quelque 75 millions de tonnes d'émissions de CO₂ par an, soit environ 30 % des émissions françaises, on voit que l'objectif que nous nous sommes fixé pour 2050 a lui aussi quelque chose d'un idéal.

Ensuite, nous devons absolument réduire la pollution de proximité. Comme je l'ai évoqué à plusieurs reprises en commission et lors de la première lecture, cette pollution aux oxydes d'azote, particules et ozone nous touche tous. Les dernières études sont alarmantes : elles font état d'un nombre de décès annuels en France dus à la pollution qui serait compris entre 48 000 et 67 000, pour un coût collectif total de 100 milliards d'euros par an. En outre, notre pays est sous le coup de procédures européennes pour non-respect des normes de qualité de l'air.

Ce double idéal, je crois qu'il est partagé sur tous les bancs. Nous pouvons avoir des visions différentes quant à la manière d'y parvenir, mais nous nous accordons sur l'objectif.

Aller vers l'idéal, cela suppose aussi de comprendre le réel. Et ce réel, si nous l'avions oublié, s'est rappelé à nous à l'automne dernier, au cours du mouvement des gilets jaunes. Je le sais pour avoir organisé treize grands débats dans ma circonscription, dont une part importante était à chaque fois consacrée aux enjeux écologiques. Ces questions préoccupent nos concitoyens, tout autant que la difficulté à faire face à leurs coûts de déplacement.

Comprendre le réel, c'est savoir que l'on ne pourra pas bouleverser du jour au lendemain les habitudes, ou modifier en quelques mois seulement des systèmes et des réseaux de mobilité qui ont mis des décennies à se construire. C'est aussi comprendre que nos entreprises, dans leurs activités productives, et nos concitoyens, dans leur vie quotidienne, peuvent avoir besoin de temps pour adapter leurs habitudes aux nouvelles perspectives. C'est enfin avoir conscience que les plus modestes de nos concitoyens auront besoin d'être aidés pour aller vers des mobilités plus propres et plus actives.

Nous devons donc comprendre le réel, mais sans oublier l'idéal. Comment y parvenir ?

En définissant des trajectoires – car partir de la situation actuelle ne suffit pas, et se focaliser sur un objectif lointain non plus. Nous devons construire ensemble la trajectoire qui doit nous permettre de passer de la situation actuelle à l'idéal que nous souhaitons voir advenir. C'est précisément ce à quoi le titre III du projet de loi est consacré.

Cette trajectoire est notamment définie à l'article 26 AA du projet de loi, qui fixe l'objectif d'atteindre en 2050 la neutralité carbone des transports terrestres. À cette date, plus aucun véhicule terrestre ne devra être alimenté par des énergies fossiles.

Je rappelle, pour donner un point de repère, qu'actuellement, les ventes de véhicules neufs en France se répartissent de la manière suivante : près de 94 % concernent des véhicules qui fonctionnent entièrement au gazole ou à l'essence, 4 % des véhicules hybrides, 2 % des véhicules électriques et quelques millièmes des véhicules au gaz.

Pour parvenir à l'objectif de neutralité carbone, nous proposons en outre d'inscrire dans la loi la condition nécessaire de sa réalisation, à savoir la fin de la vente des véhicules neufs utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040. En effet, ces véhicules ayant une durée de vie moyenne d'environ dix ans, il faudrait arrêter de les vendre au plus tard en 2040 pour qu'ils ne roulent plus en 2050. En fixant à 2040, dans la continuité du plan climat présenté en juillet 2017 par Nicolas Hulot, la fin de la vente des véhicules fonctionnant à l'énergie fossile, nous serons le premier pays à inscrire un tel horizon dans la loi.

Enfin, nous sommes soumis aux objectifs européens de réduction des émissions polluantes d'ici à 2030. À partir de 2020, les nouveaux véhicules devront émettre, dans leur ensemble, moins de quatre-vingt-quinze grammes de CO₂ par kilomètre, chiffre qui sera progressivement abaissé à cinquante-neuf grammes en 2030, soit une valeur inférieure au seuil retenu actuellement pour la définition d'un véhicule à faible émission.

Voilà donc la trajectoire que nous avons définie au cours de la première lecture et que je vous proposerai de confirmer. Je rappelle qu'afin de nous assurer qu'elle est bien suivie, l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, l'OPECST, qui associe les deux chambres du Parlement, produira une évaluation tous les cinq ans, évaluation qui sera ensuite débattue par le Parlement.

Pour atteindre ces objectifs, nous avons besoin de toute la panoplie des leviers de l'action publique. C'est ce à quoi sont consacrés les quarante-neuf articles du titre III. Je crois qu'en première lecture, nous avons, sur tous les bancs, apporté notre pierre à cet édifice. En la matière, en effet, les bonnes idées se complètent plutôt qu'elles ne s'excluent – d'autant que nous travaillons contre la pollution de proximité, contre les émissions de gaz à effet de serre, c'est-à-dire pour notre santé et pour le climat !

Je n'égrainerai pas toutes les dispositions adoptées, mais je précise qu'il existe cinq grands blocs.

Le premier vise à favoriser les mobilités actives, au premier rang desquelles la marche et le vélo. Nous avons considérablement renforcé les obligations de construction de pistes cyclables, encouragé la construction de locaux à vélo dans les copropriétés et dans les gares, facilité le transport des vélos dans les trains et les cars, de manière à favoriser l'intermodalité.

Un deuxième ensemble a pour ambition de favoriser le déploiement des mobilités électriques, à l'hydrogène et au gaz. Depuis l'équipement et le pré-équipement des parkings en bornes de recharge jusqu'à l'augmentation du taux de réfection pour le raccordement au réseau électrique, les mesures retenues sont là encore nombreuses et diverses.

Troisièmement, nous incitons à l'acquisition de véhicules à faibles émissions, en fixant des obligations minimales de verdissement pour les flottes captives, publiques et privées. Pour les flottes privées de plus de 100 véhicules, 10 % des renouvellements devront ainsi concerner des véhicules à faibles émissions en 2022, et 50 % en 2030. Cela permettra d'alimenter le marché de l'occasion et de rendre ces véhicules de plus en plus accessibles à nos concitoyens.

Quatrième ensemble de mesures, celles qui visent à inciter nos concitoyens à avoir recours à des mobilités plus propres et plus actives. Nous créons ainsi le forfait mobilités durables, qui permettra de prendre en charge les frais de déplacement à vélo et en covoiturage. D'autre part, les publicités pour les voitures devront être accompagnées d'un message incitant aux mobilités actives et partagées.

Enfin, je ne peux pas, en tant que président du Conseil national de l'air, oublier les mesures visant à lutter contre la pollution de l'air de proximité, avec la création des zones à faibles émissions mobilité et l'inclusion des plans d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques dans les plans climat-air-énergie territoriaux, les PCAET.

Vous l'aurez compris, chers collègues, le titre III du projet de loi d'orientation des mobilités est un titre ambitieux, qui, non seulement fixe des objectifs, mais aussi trace des trajectoires et active de multiples leviers pour atteindre les objectifs fixés. C'est de ces mesures que nous aurons à débattre dans les jours à venir, en vue de les perfectionner et, si nécessaire, de les ajuster.

Nous n'avons plus, si j'ose employer cette expression rugbyistique à quelques jours de l'ouverture de la Coupe du monde du rugby – pour laquelle je souhaite bonne chance à notre équipe nationale –, qu'à transformer l'essai. Je compte sur vous ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

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

Mme Béragère Abba, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous voici à nouveau réunis autour de la loi d'orientation des mobilités. Notre première lecture du projet de loi et le travail positif mené avec le rapporteur du texte au Sénat, M. Didier Mandelli, en vue de la commission mixte paritaire nous ont laissés un temps espérer que nous pourrions parvenir à un accord. Nous estimions en effet que le Sénat avait fait œuvre utile sur de nombreux points du texte, et que nos collègues sénateurs étaient animés de la même volonté d'arriver à une issue positive.

La commission mixte paritaire a échoué et, en dépit des regrets que nous avons déjà tous exprimés, il convient de préserver la démarche constructive qui a prévalu jusque-là. Nous nous sommes donc attachés à ne pas revenir sur les dispositions introduites au Sénat, qui nous avaient paru enrichir le texte.

Ainsi, le titre IV, devenu le titre I^{er} A, puisque le Sénat a souhaité faire figurer la programmation financière en début de texte, traite de la programmation des investissements de l'État dans les systèmes de transport. Dans son article 1^{er}, il fixe quatre grands objectifs à l'horizon de 2037. Nous voulons tout d'abord réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité des zones enclavées et des territoires mal connectés aux grandes agglomérations. Il s'agit ensuite de concentrer les efforts sur les déplacements du quotidien et d'améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux. Nous souhaitons aussi accélérer la transition énergétique en favorisant le rééquilibrage modal vers les transports les moins polluants. Il faut enfin d'améliorer l'efficacité des transports de marchandises en facilitant le report modal.

Pour atteindre ces quatre objectifs, cinq programmes d'investissement prioritaires ont été définis : l'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ; la désaturation des grands nœuds ferroviaires ; le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales ; le développement de l'usage de mobilités moins polluantes et partagées ; enfin, le soutien à une politique de transport de marchandises ambitieuse.

Sur tous ces points, jusqu'à la réunion de la commission mixte paritaire, des échanges fructueux avec le Sénat avaient permis de dégager de fortes lignes de consensus. De même, nous avons souhaité une programmation sincère et financée. Aussi nos deux assemblées se sont-elles entendues pour la construire sur la base du scénario 2, tel qu'établi dans le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de janvier 2018.

Cette trajectoire est à la fois ambitieuse et réaliste. Elle prévoit une importante augmentation des dépenses de l'AFITF – l'Agence de financement des infrastructures de transport de France –, à hauteur de 40 %, entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023, soit une enveloppe quinquennale de 13,7 milliards d'euros pour la période 2019-2023, portée à 14,3 milliards d'euros pour 2023-2027. Des inquiétudes se sont néanmoins fait jour concernant les ressources correspondant à ces dépenses. Nos collègues sénateurs ont donc posé le principe de l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de la TICPE – la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – de deux centimes par litre de gazole pour les véhicules légers et de quatre centimes par litre pour les poids lourds, augmentation décidée en réponse à l'abandon de l'écotaxe

Le travail réalisé à l'Assemblée aura permis d'aller plus avant sur cette question des ressources. Sur proposition de votre rapporteure, l'Assemblée nationale a décidé de poser le principe d'une participation du transport aérien au financement des infrastructures de transport les moins polluantes et les moins émettrices de gaz à effet de serre, en affectant dans un premier temps à l'AFITF le surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac ». Cette disposition devrait permettre de dégager 30 à 50 millions d'euros par an. Elle a une portée symbolique forte, puisque, pour la première fois, le transport aérien contribuera au développement des mobilités propres et durables.

Au cours de l'examen en commission et en séance publique, les échanges ont été nourris sur ces questions de la contribution du secteur aérien, mais aussi du transport routier, au financement des infrastructures. Les attentes en la matière ont été entendues : le 9 juillet 2019, à l'issue du deuxième Conseil de défense écologique, le Gouvernement a annoncé deux mesures supplémentaires destinées à financer nos infrastructures. D'une part, la France appliquera une éco-contribution sur les billets d'avion pour les vols au départ de notre territoire, à l'exception des vols intérieurs de ou vers la Corse et les outre-mer, et des liaisons d'équilibre du territoire. D'autre part, dès 2020, le remboursement partiel dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises sur la TICPE, sera réduit de 2 centimes par litre de gazole. Les ressources ainsi dégagées, respectivement 180 millions d'euros pour l'aérien et 140 millions pour les poids lourds, seront intégralement consacrées aux investissements de l'État dans les infrastructures de transport.

Ces dispositions n'ont évidemment pas vocation à figurer dans le projet de loi d'orientation des mobilités car elles relèvent du projet de loi de finances. Nous nous félicitons néanmoins d'arbitrages que nos débats auront largement contribué à déterminer.

En matière de taxation du transport aérien, notre réflexion a grandement avancé au cours des premières lectures. Elle est appelée à se poursuivre. Je rappelle que l'article 1^{er} F dispose que « le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 1^{er} octobre 2019, un rapport d'information portant sur les niveaux de fiscalité du secteur aérien en France et, par comparaison, dans les autres pays de l'Union européenne ». Ce document permettra d'éclairer les réflexions à l'échelle de l'Union européenne et le travail sur les projets de loi de finances.

J'en viens aux principes auxquels nous nous sommes tenus tout au long de la discussion – ce dont je me félicite – afin d'aboutir à un texte de programmation affirmant une trajectoire claire avec un degré de généralité suffisant pour traverser les années.

En première lecture, au Sénat comme à l'Assemblée, les velléités d'allonger la liste des projets d'infrastructures prioritaires du COI à inscrire dans la loi ont été contenues. Nous poursuivrons dans cette voie en émettant un avis défavorable à tout amendement visant à ajouter tel ou tel projet particulier d'infrastructure dans le texte qui vous est soumis. Les travaux du COI sont en effet le fruit de mois, voire d'années, d'observation du réseau d'infrastructures national. Il nous appartient de conserver ces équilibres.

Par ailleurs, nous avons veillé à ce que le texte réaffirme fortement la prise en compte des spécificités de nos territoires. Il ne me semble pas nécessaire pour autant de le rappeler par amendement à chaque article ou à chaque paragraphe. Outre les dispositions de l'article 1^{er} A, l'alinéa 25 du rapport annexé, introduit sur l'initiative de

votre rapporteure, insiste bien sur le fait que « cette programmation tient compte des enjeux spécifiques en matière d'accessibilité des territoires de montagne, insulaires, ultramarins et frontaliers, en leur accordant une attention particulière tant en matière d'entretien que de développement des infrastructures ». Je salue cependant la ténacité avec laquelle certains de nos collègues siégeant sur tous les bancs ont tenu à faire valoir les spécificités et difficultés propres à ces territoires. (*Sourires.*)

M. Jean-Yves Bony. Merci !

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous avons été motivés par ces mêmes préoccupations s'agissant de la relance des trains d'équilibre du territoire, en particulier des trains de nuit, essentiels pour le désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes, et pour la réduction de l'empreinte écologique des mobilités. Une étude sur ce sujet sera remise par le Gouvernement au Parlement avant le 30 juin 2020. Elle nous permettra de poursuivre notre réflexion sur la manière la plus efficace d'opérer cette relance.

Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, par le passé, la programmation des transports s'est trop souvent traduite par des échecs ou des renoncements. Par son pragmatisme et son volontarisme, ce texte constitue un atout majeur pour réussir une politique des mobilités plus proche du quotidien de nos concitoyens. Soumettre au Parlement une programmation des investissements en matière d'infrastructures de transports est un acte politique inédit et fort.

Après de longs mois de travaux menés avec le soutien attentif du Gouvernement – j'en profite pour remercier la ministre de la transition écologique et solidaire, Mme Élisabeth Borne –, au terme d'échanges constructifs avec le Sénat, nous sommes arrivés, je crois, à un texte ferme et équilibré, nécessaire et attendu, qui nous permet, 37 ans après la LOTI, la loi d'orientation des transports intérieurs, d'envisager l'avenir avec une confiance renouvelée. Je vous remercie, et je me réjouis de vous retrouver très prochainement sur ces questions lors de nos débats sur le projet de loi de finances. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODÈM.*)

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

Mme Zivka Park, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous avons eu l'occasion de le répéter à plusieurs reprises, lors de la première lecture, lors de la réunion de la commission mixte paritaire, et, la semaine dernière, en commission : notre objectif, avec le projet de loi d'orientation des mobilités, est de réduire rapidement les fractures territoriales en améliorant concrètement les déplacements du quotidien, pour tous nos concitoyens, sur tous les territoires. Notre responsabilité est d'aller vite et de donner une réponse qui permette l'amélioration de toutes les mobilités, tant en matière d'offre de transports qu'en matière de sécurité.

Comme l'actualité récente nous le montre, s'agissant de la sécurité routière – sécurité routière que le titre du projet de loi que j'ai l'honneur de défendre dans cet hémicycle prévoit de renforcer –, les chiffres sont inquiétants et témoignent qu'il est urgent d'agir et d'adopter le projet de loi. Je rappelle que le nombre de morts est en augmentation de près de 18 % pour le mois d'août.

Le projet de loi renforce la sécurité routière en durcissant un certain nombre de mesures afin de réduire le nombre de morts sur les routes. Il offre des solutions concrètes comme il le fait pour l'ensemble des problématiques qu'il aborde.

M. Vincent Descoeur. Sur la sécurité routière, c'est un échec !

Mme Zivka Park, rapporteure. Nos concitoyens nous attendent au tournant, si je puis m'exprimer ainsi.

M. Vincent Descoeur. Il y a trop de tournants !

Mme Zivka Park, rapporteure. Beaucoup d'entre eux ont le sentiment de vivre sur des territoires périphériques coupés des métropoles, les excluant de facto de l'emploi, de la formation et de la culture. À cela, s'ajoutent les problèmes de l'insécurité ou encore de l'augmentation de la pollution de l'air.

Je reste persuadée, en entamant cette nouvelle lecture, que le projet de loi d'orientations des mobilités que le Gouvernement soumet à notre assemblée constitue l'une des réponses aux fractures territoriales qui minent la cohésion des territoires et à tous ces défis.

Nous engageons une transformation profonde des mobilités. Cette loi met en place des instruments dont les collectivités territoriales pourront se saisir très rapidement pour être à même de mieux gérer les mobilités de leurs administrés. L'idée du projet de loi est d'ouvrir et de simplifier la gestion des mobilités afin de créer de nouvelles opportunités pour les usagers selon leur territoire, en adéquation avec des attentes et des comportements en constante évolution. Les deux lectures du texte auront permis de dégager des consensus sur les questions qui préoccupent ces usagers et qui touchent à la mobilité du quotidien.

Le titre V introduit des mesures diverses couvrant l'ensemble des mobilités. Il traite de la mobilité des personnes en renforçant la sécurité des mobilités et la sûreté dans les réseaux de transports terrestres collectifs, et en durcissant certaines règles de la sécurité routière. Il aborde la question de la mobilité des marchandises par les modes terrestre, ferroviaire, fluvial et maritime, en traitant, d'une part, de l'amélioration de la compétitivité du transport de fret maritime et fluvial, d'autre part, de la mise en place d'outils de modernisation.

En introduction, je rappelais la nécessité d'adopter rapidement le projet de loi après l'échec de la CMP, et notre responsabilité en la matière, en citant l'exemple de l'actualité de la sécurité routière. La sécurité des Français dans les mobilités du quotidien constitue une préoccupation majeure du texte. La première lecture a consacré un certain nombre d'avancées, notamment au travers de mesures visant à renforcer le dispositif de sanction des infractions aux règles de la sécurité routière.

Comme je l'ai rappelé lors de l'examen en commission, nous aurions pu traiter d'autres sujets mis en avant par les associations de victimes d'accidents de la route, sujets sur lesquels un certain nombre de députés se rassemblent au-delà de notre majorité. Cependant la jurisprudence constitutionnelle ne nous permet pas d'introduire des dispositions nouvelles lors du second passage d'un texte devant une assemblée. Je tiens toutefois à vous assurer, en compagnie de Mme Valérie Lacroute, que nous nous saisirons d'un autre véhicule législatif pour introduire ces dispositions. Sur ce sujet, l'actualité nous montre qu'il faut absolument continuer à renforcer notre action.

En la matière, nous pouvons néanmoins nous féliciter que la lutte contre la consommation d'alcool et de stupéfiants ait été réaffirmée comme une priorité de la sécurité routière, ce qui a permis de rétablir des mesures à même de lutter plus efficacement contre les comportements augmentant le risque d'accidents de la circulation.

Au-delà de l'enjeu de la sécurité des mobilités, le titre V opère l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la RATP avec un volet social important. Cette mise en concurrence pose la question d'un nouveau cadre légal spécifique ainsi que celle des modalités du transfert des contrats de travail des salariés et de la portabilité de certains droits issus du statut.

La loi sur les mobilités s'attache à fixer et assurer un haut niveau de sûreté pour les voyageurs, et à éviter les risques d'une fragmentation entre plusieurs acteurs de la gestion de la sûreté.

J'espère que cette nouvelle lecture nous permettra de consolider les importantes avancées obtenues en première lecture pour mettre en œuvre les conditions de réussite de ce transfert afin qu'il se passe dans les meilleures conditions, et de garantir la continuité du service public pour les usagers.

Au rang de ces progrès, on compte le fait qu'en cas de changement d'opérateur, le transfert au nouvel employeur des contrats de travail des salariés s'accompagnera du transfert de garanties sociales de haut niveau, mais aussi des avancées sur la détermination des conséquences du refus du transfert, sur les modalités relatives à l'indemnité de licenciement versée en cas de refus de transfert, ou encore la mise en place d'un dispositif de procédure de transfert automatique des contrats de travail, en particulier en cas de changement d'exploitant, qui s'appliquera partout en France. Dans tous les cas, l'enjeu est de garantir la continuité du service public pour les usagers, que l'ouverture à la concurrence intervienne en 2021 dans les zones de la grande couronne, ou fin 2024 s'agissant de l'exploitation des réseaux de la RATP.

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

Les mesures de simplification visant à améliorer la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire doivent permettre aux acteurs du secteur, notamment aux grands ports maritimes – je salue la « Team maritime » parlementaire présente dans l'hémicycle – d'opérer dans un cadre juridique stable, de faire évoluer et de moderniser un certain nombre de mesures liées à la navigation maritime et à la navigation fluviale, en particulier en matière de sécurité.

Par ailleurs, la circulation des marchandises s'intensifiant, le projet de loi promeut le recours à des modes de transports de marchandises plus respectueux de l'environnement, notamment en instituant une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Ouvrir, simplifier et moderniser sont les maîtres mots du titre V : plus globalement, ce sont ceux qui définissent le mieux l'esprit du projet de loi d'orientation des mobilités. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODÈM.*)

MOTION DE REJET PRÉALABLE

M. le président. J'ai reçu de M. Jean-Luc Mélenchon et des membres du groupe La France insoumise une motion de rejet préalable déposée en application de l'article 91, alinéa 5, du règlement.

La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Ce qui se passe aujourd'hui est très grave : le Gouvernement s'apprête à demander à la représentation nationale d'entériner le présent texte en nouvelle lecture sans qu'elle dispose des éléments nécessaires pour émettre un vote éclairé au service de l'intérêt général.

En effet, alors que les discussions se sont concentrées – à juste titre – sur les trottinettes électriques et autres véhicules en free-floating, mais aussi sur les investissements à réaliser dans nos infrastructures, un des articles du projet de loi contient un véritable acte de dépouillement de tous les Français : l'article 40 ter B envisage en toute discrétion, en catimini, sous le couvert d'un vocabulaire technocratique, de transférer une partie encore non concédée de notre réseau routier – de nos routes nationales – à des opérateurs privés. (*M. François Ruffin applaudit.*)

Le Gouvernement entend ainsi faire subir aux Français le même hold-up que celui auquel il a été procédé en 2006 sur les autoroutes. Celles-ci avaient été vendues au privé pour une bouchée de pain, bien en deçà de leur valeur réelle, alors que leur exploitation commençait tout juste à rapporter de l'argent à l'État. Grâce à cette magnifique opération, nous perdons 2,5 milliards d'euros tous les ans, 2,5 milliards qui auraient pu servir, par exemple, à financer 25 000 postes de professeur des écoles et autant de postes d'infirmier et d'infirmière, et ce chaque année – de quoi améliorer concrètement la vie de millions de Français dès cette rentrée.

Quelqu'un disait : « Il n'y a pas d'argent magique. » Mais les actionnaires des sociétés d'autoroutes vous diront le contraire : ils touchent 2,5 milliards d'euros par an de dividendes et leurs profits liés aux péages ont augmenté de 20 % en dix ans. Les centaines de gilets jaunes descendus dans la rue cet hiver apprécieront le geste !

Quiconque a commis pareille erreur comptable, si préjudiciable à l'État, devrait normalement être remercié et démis de ses fonctions dans les plus brefs délais. Eh bien non : ces gens sont encore au pouvoir, ou dans ses coulisses et ses arcanes, en train de rédiger des rapports destinés à démontrer combien il est urgent d'offrir sur un plateau d'argent à des sociétés privées telle ou telle partie du patrimoine de tous les Français.

Quand il s'agit de dépecer les biens publics, les décideurs publics se font toujours pudiques et cherchent à conclure les ventes dans la plus grande discrétion. Ils ont raison, car les Français ne veulent pas de ces privatisations qui vont contre l'intérêt général et remplissent les poches de ceux qui ont leurs entrées à l'Élysée.

Mais je reviens au sujet qui me préoccupe aujourd'hui. Dans l'affaire qui concerne nos routes nationales, l'opacité est poussée à son paroxysme. Il existe en effet un rapport de l'Inspection générale des finances et du Conseil général de l'environnement et du développement durable sur l'opportunité de concéder des routes nationales. Ce rapport, qui porte le nom de ses deux auteurs, MM. Rapoport et Roche, a été remis à Mme Borne en décembre 2018 ; il a été gardé secret depuis. J'ai demandé officiellement à y avoir accès dans un courrier adressé au secrétaire d'État chargé des transports, M. Djebbari, lequel courrier est resté à cette heure sans réponse. Comment peut-on demander à des députés de voter sur un texte sans en connaître les conséquences budgétaires, environnementales et sociales ?

Cette opacité est un scandale démocratique. C'est bien la peine de vous gargariser à longueur de journée du mot de démocratie si vos actes disent le contraire !

Voilà pourquoi nous avons déposé et vous demandons de voter la présente motion de rejet préalable.

Mais il y a un autre cadeau qui risque, lui, de ne pas arriver à destination : je veux parler d'Aéroports de Paris – ADP –, qui a rapporté à l'État plus de 610 millions d'euros de bénéfices en 2018, et que M. Macron veut brader à Vinci, groupe qui profite déjà tous les jours de nos autoroutes. En effet, malgré tous les efforts que vous avez déployés pour faire passer discrètement ce nouveau cadeau, le référendum d'initiative partagée est bel et bien sur les rails : ce sont désormais plus de 720 000 Français et Françaises qui ont signé la demande de tenue d'un référendum sur la privatisation d'ADP.

Alors que le Gouvernement s'apprête une nouvelle fois à déshabiller les Français pour enrichir les actionnaires, il ne restera bientôt plus aux citoyens que le gilet jaune et le référendum d'initiative partagée pour faire entendre la colère d'un peuple que l'on dépouille de ses biens ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI et GDR.*)

M. le président. Nous en venons aux explications de vote.

La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Une imbécillité martelée mille fois ne devient pas une vérité. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*) Et ce n'est pas le tout de dire qu'avec la privatisation, les sociétés d'autoroutes s'en sont fichu plein les poches ; il faudrait réviser un peu vos leçons d'économie, mon cher collègue, et étudier la rentabilité des placements des sociétés d'autoroutes : vous vous rendriez compte que leur rendement est loin d'être exorbitant,...

M. Loïc Prud'homme. 2,5 milliards !

M. Bertrand Pancher. ...que la renationalisation coûterait une fortune et contribuerait à accroître le déficit public – tout cela pour ne pas aboutir à une meilleure gestion, c'est certain !

M. Sébastien Jumel. Sur ce point, le secrétaire d'État est d'accord avec nous... (*Sourires.*)

M. Bertrand Pancher. Quant à l'augmentation du périmètre des concessions, ce n'est pas un scoop : voici des années que l'on en parle et que tout le monde dit que cela pourrait être une bonne idée, puisqu'en matière de transport routier c'est soit l'usager, soit le contribuable qui paie, et pas le roi de Prusse, comme disait ma grand-mère ! Cessez de répéter ces histoires pour faire peur à l'opinion publique.

Le groupe Libertés et territoires votera évidemment contre la motion de rejet préalable. Le projet de loi en discussion est attendu depuis longtemps ; nous n'y sommes pas favorables sur tous les points, mais, dans plusieurs domaines, nous souhaitons vraiment que les choses avancent rapidement.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Toutes les réunions et tous les échanges que nous avons eus avant l'été, puis la semaine dernière en commission, l'ont montré : nous sommes d'accord sur un constat, celui d'une véritable fracture, s'agissant de la mobilité, entre, d'une part, les métropoles et, de l'autre, les villes moyennes, les villages et les bourgs.

En revanche, nous avons aujourd'hui un vrai point de désaccord : en défendant la motion de rejet préalable, vous signifiez, mon cher collègue, qu'il est urgent d'attendre ; nous, membres du groupe UDI et indépendants, considérons à l'inverse qu'il est urgent d'agir. Le texte aurait d'ailleurs pu être adopté encore plus vite, si la commission mixte paritaire n'avait pas échoué sur la question des financements.

La vie quotidienne de nos concitoyens mérite, me semble-t-il, mieux que des combats de forme et des motions de procédure qui ne font que retarder nos débats. Leurs attentes sont grandes. La concertation a eu lieu, et bien lieu. Les discussions en première lecture ont été particulièrement riches et ont grandement contribué à améliorer le texte. Je suis persuadé que la nouvelle lecture va encore y concourir – rapidement, maintenant.

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

Mme Aude Luquet. Nous vous avons bien entendu à propos des concessions et de la privatisation d'ADP, mon cher collègue. Mais il est aujourd'hui nécessaire de répondre aux attentes des Français, et de le faire rapidement. Or nous avons perdu beaucoup de temps au cours des débats en commission et en séance. Je rejoins sur ce point mes collègues Pancher et Demilly : les attentes sont réelles ; on l'a vu lors du mouvement de contestation des gilets jaunes ; tout le monde est conscient de l'existence de la fracture territoriale. Il faut donc apporter au problème des solutions en matière de mobilité, pour réduire cette fracture autant que possible.

Le groupe du Mouvement démocrate et apparentés, convaincu de la nécessité que le texte puisse entrer en vigueur, ne votera pas la motion de rejet. Nous souhaitons le développement du transport ferroviaire, le soutien aux carburants alternatifs, le déploiement du vélo, la mise en accessibilité des transports. Nous croyons à ce texte, très attendu, je le répète, par nos concitoyens.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Bravo ! Bien dit !

M. le président. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot.

Mme Anne-Laure Cattelot. Le groupe La République en marche s'inscrit en faux contre vos propos, monsieur Prud'homme. En effet, le projet de loi s'est fondé d'emblée sur une concertation citoyenne que les députés ont pu mener dans leur territoire, avec les élus locaux, les citoyens, les usagers des transports, et la ministre Élisabeth Borne s'est considérablement impliquée pour que toutes ces propositions de terrain puissent être directement introduites dans le texte.

M. Loïc Prud'homme. Et le fameux rapport ?

Mme Anne-Laure Cattelot. Celui-ci a ensuite été très richement nourri, tout au long des travaux parlementaires, par les amendements des députés, notamment de l'opposition.

Votre motion de rejet préalable est purement artificielle : elle obéit à une visée politique, celle du rejet perpétuel d'un texte pourtant très attendu tant par les élus locaux que par les citoyens. Ce texte tend à une régénération des réseaux totalement inédite en France depuis vingt ans. Il contient des engagements très significatifs, qu'il s'agisse de la transition écologique, de la neutralité carbone, notamment celle des véhicules, du plan vélo, lui aussi inédit, ou du forfait mobilités durables. Honnêtement, qu'attendons-nous pour le mettre en œuvre ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Hubert Wulfranc. C'est en toute logique que le groupe de la Gauche démocrate et républicaine votera la motion de rejet préalable – une logique qui n'est pas propre au projet de loi d'orientation des mobilités, mais que nous avons déjà présentée, aux côtés des salariés, lors de la réforme de la SNCF, et démontrée, avec les salariés et l'ensemble des Français à propos de la loi PACTE, la loi relative à la croissance et à la transformation des entreprises, qui organise la privatisation d'ADP.

De la SNCF à ADP, en passant par la RATP, c'est en effet la même logique qui est à l'œuvre : celle d'une déresponsabilisation totale de l'État vis-à-vis des enjeux du déplacement des Français. En la matière, vous abandonnez clairement les services et entreprises publics qui ont structuré – et continuent de le faire, ce qui est fort heureux – la cohésion territoriale et sociale de notre pays. Nous y reviendrons au cours des débats.

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

M. François Ruffin. Je m'étonne tout de même du silence du Gouvernement. Une question précise lui est posée : Loïc Prud'homme l'a dit, il existe un rapport, remis en décembre 2018 par l'Inspection générale des finances et le Conseil général de l'environnement et du développement durable, sur l'opportunité de concéder les routes nationales ; mon collègue a demandé à en avoir connaissance ; cette possibilité ne lui a pas été offerte. Ce rapport existe-t-il, oui ou non ? Que contient-il ? Prévoit-il ou non la privatisation des routes nationales ? Voilà des questions précises qui réclament des réponses tout aussi précises du Gouvernement. Au-delà même du cadre de la motion de rejet préalable, ce rapport devrait être transmis à la représentation nationale.

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

Mme Valérie Lacroute. Le groupe Les Républicains votera contre la motion de rejet préalable. Il ne nous semble pas opportun, en effet, de rejeter le texte à ce stade de nos longs débats. Certes, nous ne sommes pas d'accord sur plusieurs points que je préciserai tout à l'heure, dont le financement et le retour à l'autorisation de rouler à une vitesse maximale de quatre-vingt-dix kilomètres-heure sur certaines voies seulement. Mais nous avons pu débattre en première lecture, et nous avons obtenu d'importantes explications en commission mixte paritaire.

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

M. Christophe Bouillon. Je remercie notre collègue Prud'homme d'avoir posé la question des autoroutes, qui nous occupe depuis quelques années maintenant – j'ai souvenir d'un travail mené par Jean-Paul Chanteguet, alors président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, et plusieurs de ses collègues afin que nous puissions avoir les idées claires sur le sujet – et qui va revenir sans tarder dans le débat public. L'enjeu est important.

Simplement, il nous est demandé de poursuivre l'examen d'un texte qui nous a déjà bien tous occupés et qui doit représenter un tournant en matière de mobilités.

Même si nous ne nous associons pas à la motion, des questions préalables se posent, que nous avons déjà soulevées et qui attendent toujours une réponse. Je pense notamment au rapport Philizot, voulu par le Gouvernement et bienvenu, sur – entre autres nombreux sujets – l'avenir des petites lignes.

Et il est vrai que c'est dommage malgré tout que, au moment où on se réunit ici même à nouveau, nous n'ayons toujours pas entre les mains ce rapport qui devrait éclairer la représentation nationale sur les enjeux des petites lignes, enjeux déjà évoqués par d'autres collègues lors de la première lecture.

Par conséquent, même si le groupe Socialistes et apparentés salue le fait que cette motion ait posé le débat sur les mobilités, il pense qu'il faut maintenant en venir à

l'examen du texte et sans doute revoir à travers des amendements, comme l'a dit Valérie Lacroute, la question du financement.

(La motion de rejet préalable, mise aux voix, n'est pas adoptée.)

M. le président. Avant d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale, j'indique à l'Assemblée qu'à la demande du Gouvernement, la discussion du titre I^{er} A du projet de loi est réservée afin que celui-ci soit examiné après le titre III.

DISCUSSION GÉNÉRALE

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

M. Bertrand Pancher. Le projet de loi soumis à notre examen étant, à peu de choses près, le même que celui que notre assemblée a adopté en juin dernier en première lecture, je pourrais reprendre les arguments développés lors de l'explication de vote que j'ai faite au nom du groupe Libertés et territoires. Mais si le texte n'a que peu changé, le contexte, lui, est sensiblement différent puisque nous avons vu progresser cet été, chez nos concitoyens, la prise de conscience des désordres climatiques et environnementaux dus à l'activité humaine. Cela doit évidemment éclairer notre travail de législateur, notamment et surtout dans le domaine du transport. En effet, ce secteur représente 33 % de la consommation d'énergie finale et, comme l'a révélé le rapport récent du Haut conseil pour le climat, c'est le premier émetteur de gaz à effets de serre. Je rappelle, car il faut tout de même le signaler, que son rapport est assez critique sur les actions gouvernementales en la matière.

Or ce texte de loi, s'il fut préparé avec une grande ambition, n'est pas tout à fait à la hauteur des enjeux, qu'il s'agisse des impératifs environnementaux – il n'est qu'à voir encore aujourd'hui la controverse sur les SUV, les sport utility vehicles – ou des besoins quotidiens de mobilité, lesquels renvoient à la question des territoires en périphérie, qu'ils soient ruraux ou à proximité des métropoles.

M. Vincent Descoeur. Eh oui !

M. Bertrand Pancher. Le mode de déplacement des Français pour se rendre sur leur lieu de travail est à ce titre révélateur : il s'effectue pour près de 70 % en voiture individuelle. La situation est évidemment contrastée en fonction des territoires, mais le principal obstacle à une évolution demeure l'absence d'alternative à l'automobile, situation liée à la transformation plus ou moins rapide de notre système de transport tel qu'il est conçu actuellement. Le temps étant compté, c'est comme une course-poursuite, un immense défi pour nous et pour toutes les générations, notamment pour les jeunes qui nous regardent... parfois médusés.

Cette absence d'alternative n'existe évidemment pas dans les grandes métropoles, plus particulièrement en région parisienne. Mais il suffit de devoir s'entasser dans le métro ou dans le RER pour constater qu'il y a, là encore, aussi très loin de la coupe aux lèvres. Les conditions de transport sont loin d'y être idylliques et ces territoires font face à d'autres problématiques : congestion automobile, pics de pollution, qualité variable de l'offre de transports en commun.

Nos territoires aux contraintes diverses nécessitent donc des réponses adaptées, même si le besoin de se déplacer est, lui, largement partagé. Et je rappelle, j'ai eu l'occasion de le dire, que la mobilité est aussi évidemment un grand

enjeu social. Dans ce grand défi consistant à construire un nouveau projet de société, indispensable non seulement pour les Français mais pour notre planète, la question de l'acceptation des efforts nécessaires, donc de la gouvernance, est évidemment centrale puisqu'il s'agit d'une énorme mutation du modèle social et du modèle environnemental, notre société de consommation ne pouvant plus continuer à fonctionner comme avant – mais c'est un autre débat.

La loi d'orientation, guidée par des objectifs de lutte contre la fracture sociale et territoriale tout en visant à réduire l'empreinte environnementale des transports, devait répondre à toutes ces questions. On est donc bien ici au cœur du sujet. Nous nous y sommes attelés lors des excellentes Assises nationales de la mobilité, dont l'enjeu, comme dans beaucoup de concertations, était aussi de tenter une synthèse et de tirer les conclusions des acquis de nos travaux. On peut voir comment elles sont reprises dans le projet de loi et quel retour le texte propose vers celles et ceux qui ont été consultés. Nous avons beaucoup travaillé, le processus a été plus long que prévu, mais nous l'avons achevé au terme de belles consultations.

Pourtant, le projet de loi tel que déposé au Sénat ne reflétait pas la totalité du travail des Assises de la mobilité. En témoignent les observations des grandes organisations professionnelles du secteur des transports, ce qui pose la question du processus de prise de décision publique : trop de mesures, pourtant essentielles, ont été décidées sur le tard sans réel processus de concertation. C'est étonnant dans un pays qui a la manie de la concertation, où l'on n'a que ce mot à la bouche ! Une fois la concertation lancée, on se rend compte que de grandes mesures dégringolent... sans aucune consultation. Ainsi, la récente annonce du Gouvernement de réduire de deux centimes par litre l'exonération de la TICPE sur le gazole des poids lourds n'a fait l'objet d'aucune consultation préalable des transporteurs. J'insiste sur ce point car on a eu beaucoup de retours de leur part : ils se sont étonnés que la décision ait été prise le jour même de leur convocation.

Ce texte, et le groupe Libertés et territoires s'en réjouit, a été complété et enrichi au Sénat à l'issue d'une longue discussion. Nous regrettons néanmoins qu'un accord n'ait pu être trouvé en commission mixte paritaire. In fine, le projet de loi d'orientation des mobilités tel que notre assemblée l'examine aujourd'hui contient des améliorations notables... mais aussi plusieurs zones d'ombre regrettables.

Notre groupe est convaincu que, conformément au principe de subsidiarité, il faut s'appuyer sur l'échelon local pour réduire les fractures territoriales et que nos territoires doivent être les locomotives de ce changement. Il importe cependant que lesdits territoires aient les moyens financiers pour y parvenir. Sinon, ce n'est que « Paroles, paroles, paroles. »

En réorganisant la compétence mobilité autour du couple intercommunalité-région, le projet de loi, nous l'affirmons, va dans le bon sens ; de même, la volonté de mettre fin aux zones blanches de la mobilité reçoit tout notre soutien. La question du maillage territorial reste néanmoins loin d'être tranchée : la nomination d'une autorité organisatrice sur un territoire ne saurait à elle seule y assurer le déploiement de dispositifs efficaces. Nous, les décentralisateurs, regrettons que vous n'alliez pas assez loin, mais la question n'est certes pas facile car il y a, dans ce domaine, des problèmes d'organisation à régler.

Le texte ne présente pas de réelles alternatives à l'autosolisme pour ces territoires : ni les véhicules en free-floating ni les trottinettes électriques – qui nous ont tant occupés en première lecture – ne sont des options généralisables partout. Le covoiturage, quant à lui, pourrait constituer une solution d'appoint mais ne peut être l'unique mode de déplacement. Mais nous avons comme vous, monsieur le secrétaire d'État et chers collègues de la majorité, pleinement conscience de la difficulté à penser une offre de service alternative à la voiture individuelle dans les zones peu denses. Je note toutefois que certaines collectivités n'ont pas attendu : je pourrais en citer beaucoup, notamment la communauté d'agglomération Bar-le-Duc Sud Meuse que j'ai présidée et qui a mis en place un service d'autopartage. Il y a donc nombre de possibilités à cet égard, y compris pour une petite communauté d'agglomération. Financer des expérimentations en ce domaine est particulièrement intéressant et je tenais à souligner cet apport dans la continuité des Assises nationales de la mobilité.

J'en viens à un des points d'achoppement apparus en commission mixte paritaire : il s'agit évidemment de la question des financements. J'ai pris connaissance, à la veille de la réunion de la CMP, des annonces du Gouvernement relatives à l'instauration d'une écocontribution sur le transport aérien assise sur les billets d'avion et à une réduction pour les transporteurs de deux centimes d'euros du remboursement de la TICPE sur le gasoil routier dès le 1^{er} janvier 2020. Ces deux mesures s'ajoutent à l'affectation du surplus de la taxe Chirac.

Cependant le compte n'y est toujours pas. J'en veux pour preuve les discussions que j'ai eues tout à l'heure avec des journalistes spécialisés, dans la salle des quatre colonnes. Ils me disaient : « On a du mal à savoir comment vont arriver les 500 millions nécessaires et quelle sera la montée des financements. » La ministre Elisabeth Borne nous disait avant les vacances parlementaires de ne pas nous s'inquiéter. Elle promettait que le compte y serait, mais notre groupe se pose tout de même des questions sur la mise en œuvre de ces nouvelles mesures qui constitueraient d'indéniables améliorations. On a besoin de savoir, monsieur le secrétaire d'État, comment on y arrivera. Cela fait des années que les grands projets sont reportés dans le domaine des transports : nous ne voudrions pas que ce soit encore le cas et nous allons va suivre tout cela de près.

Plus sensible encore est la question du financement en zone peu dense : le versement mobilité semble insuffisant, nous l'avons déjà dit, pour permettre le financement de solutions adaptées. La piste, proposée par le Sénat, consistant à affecter une part de la TICPE au financement de la mobilité en zone peu dense pourrait constituer une alternative intéressante et nous regrettons qu'elle ait été rejetée.

Ici non plus, les alternatives proposées par le Gouvernement n'ont pas su nous convaincre totalement : vous estimez, monsieur le secrétaire d'État, que l'affectation d'une part de la TVA en contrepartie de la suppression de la taxe d'habitation permettra de financer la compétence mobilité... Permettez-nous d'en douter. Chat échaudé craint l'eau froide. En effet, il ne s'agirait pas là d'un financement fléché ou dédié spécifiquement à la mobilité – à moins que vous nous fassiez de nouvelles annonces à ce sujet – mais d'une ressource qui devra de toute façon être allouée pour compenser la suppression de la taxe d'habitation. De plus, le dynamisme du produit de la TVA étant évidemment tributaire de la conjoncture économique et de la consommation, la capacité des intercommunalités à assurer une offre de

mobilité serait durablement fragilisée en période de récession, sachant que la fiscalité future des intercommunalités prête à interrogations.

De tels manques sont d'autant plus regrettables que le texte comporte par ailleurs de réelles avancées et pourrait, s'il se donnait les moyens de ses ambitions, amorcer une réelle révolution des transports. Il comporte notamment une série de mesures visant à accompagner et à encourager l'émergence de nouvelles mobilités, ce qui est à saluer, et à prendre en compte la révolution du numérique et des données, ce dont je me félicite d'autant plus que nous voyons tous ces révolutions à l'œuvre.

Sur ce dernier point, le texte a su se montrer équilibré en définissant, au travers des articles 9 et 11, le cadre nécessaire à l'ouverture des données de mobilité. Nous demeurerons cependant vigilants quant à l'évolution de l'utilisation qui pourrait en être faite. En outre, des objectifs extrêmement vertueux de verdissement du parc automobile ont été fixés, mais ils ne pourront être atteints qu'à condition d'être accompagnés avec une forte détermination. Je pense tout particulièrement au déploiement des infrastructures de recharge pour la mobilité électrique, sachant que des annonces intéressantes ont été formulées à ce sujet par le Gouvernement, y compris à l'Assemblée pendant les débats en commission et en séance publique. En la matière, le projet de loi semble répondre aux attentes : en réduisant les coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique au réseau d'électricité et en autorisant explicitement les raccordements indirects au réseau, ainsi qu'en étendant la réfaction tarifaire aux ateliers de charge. Autant de signaux positifs envoyés pour accélérer la mutation complète de l'industrie automobile.

Si nous devons adapter la mobilité aux défis technologiques, nous devons aussi relever celui de l'urgence climatique. Sur ce dernier point, l'atteinte des objectifs fixés dans l'accord de Paris impose de repenser complètement nos politiques de transports afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre. À cet effet, notre groupe se réjouit des mesures comme le renforcement des zones à faibles émissions, la création d'un forfait mobilités durables – même si on aurait pu le souhaiter un peu plus généralisé – ou encore les dispositions créant un cadre favorable au développement de la mobilité cycliste.

Les députés du groupe Libertés et territoires sont convaincus que la question des mobilités emporte des dimensions environnementales, territoriales et sociales, qui doivent être appréhendées globalement et traitées à la bonne échelle : celle des bassins de vie. C'est à l'aune de ces principes que nous proposerons, comme nous l'avons fait en commission, des amendements pour améliorer ce texte, monsieur le secrétaire d'État, c'est-à-dire pour améliorer les trajets du quotidien afin de faire enfin de notre pays celui de l'excellence environnementale.

Je conclurai en vous remerciant vraiment pour la qualité d'écoute dont font preuve les services de votre ministère. Je pense que c'est, pour les personnes spécialisées dans le domaine du transport, un vrai plaisir de travailler sur des textes de ce type, même si nous souhaiterions les voir, dans certains domaines, encore plus ambitieux. En tout cas, je prends rendez-vous pour l'après-débat. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LT, ainsi que sur quelques bancs du groupe LaREM.* – *Mme Bérange Abba, rapporteure, applaudit.*)

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

M. Hubert Wulfranc. Mon propos, ce soir, contiendra peu d'éléments nouveaux, si ce n'est peut-être, en introduction, une posture politique à souligner : celle du chef de l'État et de sa majorité, qui, depuis le mois de mai, veulent convaincre les Français de l'attention de plus en plus soutenue qu'ils portent à l'environnement et au changement climatique.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Ah !

M. Hubert Wulfranc. Oui, j'ai dit « plus soutenue » ! Vous voyez que je ne fais pas preuve d'une méchanceté désagréable dès le départ... (*Sourires.*)

M. Jean-Charles Colas-Roy. Mais cela va arriver !

M. Hubert Wulfranc. Il est vrai que le mot d'ordre selon lequel l'écologie doit se trouver au cœur de l'action politique constitue désormais le leitmotiv de votre communication. En cette matière comme en d'autres, toutefois, cette communication ne trompe que qui veut s'y adonner avec plaisir. Ce n'est pas notre cas. (*M. François Ruffin applaudit.*)

Votre priorité, selon nous, n'est aucunement de lutter contre le changement climatique. Nous considérons, comme je l'ai rappelé brièvement dans le cadre de mon explication de vote, que votre action, depuis le projet de pacte ferroviaire jusqu'à la loi Pacte visant à privatiser le groupe ADP, est marquée d'un tout autre fil rouge : vous parachevez l'assujettissement de notre pays aux logiques du libéralisme.

C'est bien cette logique qui – en l'occurrence dans le domaine des mobilités et des déplacements – caractérise vos lois. Elle tend à priver la puissance publique de ses moyens d'agir, porte un coup aux droits sociaux des milliers de salariés de cette branche, et fait reculer de manière historique nos services et entreprises publics. En la circonstance, plusieurs témoignages récents jalonnent les grandes décisions politiques que vous prenez en faisant voter ces lois : des dossiers phares, qui vous ont été rappelés en commission, illustrent concrètement votre action.

Je songe par exemple à la situation difficile de la liaison ferroviaire Perpignan-Rungis. Une interrogation de notre part vous a d'ailleurs conduit à prendre des engagements, qui restent toutefois très peu solides, quant à cette liaison et aux 11 000 camions supplémentaires qui circuleraient sur les routes si jamais elle était définitivement suspendue et abandonnée. Je pense également à la poursuite de l'inscription des contournements autoroutiers comme priorités dans votre programmation d'investissements, ou encore à la réalisation du Charles-de-Gaulle Express, autant de dossiers majeurs et concrets qui jalonnent votre action.

Ces incohérences, nous les retrouvons dans ce projet de loi : alors le secteur des transports représente près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre – cela a été dit et redit –, et que l'on serait en droit d'attendre des engagements particulièrement ambitieux, tel n'est pas le cas, faute d'un autre fil rouge que ce fil rouge libéral et d'engagements financiers à la hauteur pour répondre réellement aux enjeux de la mobilité du quotidien.

Vous prétendez, en premier lieu, vouloir offrir des solutions alternatives à la voiture, y compris dans les territoires ruraux, en confiant de nouvelles compétences aux autorités organisatrices de la mobilité. Là encore, cependant, aucun moyen ne suit. Certes, quelques chiffres sont évoqués, comme les 120 millions d'euros correspondant à une fraction de TVA qui devrait être consacrée à l'exercice de cette nouvelle compétence. Certains collègues, qui sont loin de partager notre analyse du texte, vous expliquent cependant

à juste titre qu'ils ne feront rien, puisque vous vous désengagez vous-mêmes de cette responsabilité majeure aux yeux des Français. Vous faites ainsi porter à d'autres la responsabilité politique de l'inaction. Il s'agit là d'une logique souvent suivie par votre gouvernement.

La programmation financière elle-même était estimée par le Conseil d'orientation des infrastructures à 15 milliards d'euros. Le montant aujourd'hui avancé est de 13,4 milliards d'euros. Est également prévu un complément de crédits dont on ne sait d'où il proviendra, puisqu'aucune nouvelle recette n'est à ce jour fléchée vers l'AFITF – l'agence de financement des infrastructures de transport de France.

Quant aux transports du quotidien, ce projet de loi montre que vous privilégiez les solutions impliquant principalement la route – autocar, autopartage ou covoiturage. Là encore, les transports en commun, et tout particulièrement les transports ferroviaires de passagers, sont écartés. Vous vous préoccupez en outre des besoins de mobilité sous le seul prisme de l'efficacité pour les entreprises – nous l'avions dit en première lecture du texte –, en limitant toutefois au maximum leur contribution financière. Il s'agit, là encore, d'un marqueur essentiel de votre projet de loi.

Il conviendrait évidemment, pour contrarier la tendance que vous adoptez, de flécher de nouvelles ressources en direction du rail et du fluvial, et de retrouver la maîtrise de la chaîne logistique. Cette dernière est aujourd'hui laissée entre les mains de grands groupes qui s'affranchissent des préoccupations d'intérêt général et d'aménagement du territoire, ce dont il résulte que nombre de nos parcs d'activités, c'est-à-dire de nos lieux de création de ressources et de plus-values, sont concrètement éloignés, voire coupés, de la desserte par rail ou par voie d'eau.

Voilà, brièvement exposé, comment l'activité économique se trouve clairement déconnectée des moyens de son accessibilité et de sa mise en valeur dans les zones de production de richesse.

Vous tournez délibérément le dos aux objectifs de la loi d'orientation des transports intérieurs, dite loi LOTI, qui reste pourtant d'une brûlante actualité. Vous vous perdez dans l'énoncé d'objectifs secondaires qui n'ont aucun effet structurant sur le plan national, voire accélèrent la décohésion sociale et territoriale de notre pays : désengagement de l'État au profit des régions, donc au détriment de la cohérence nationale des politiques de transport, croissance des mobilités fondées essentiellement sur le développement du covoiturage, des véhicules autonomes et autres trottinettes... On perçoit là une stratégie consistant à ouvrir de nouveaux marchés aux fameuses start-up, en tournant le dos à la notion de service public.

La logique se poursuit jusqu'au bout, avec le tapis rouge déroulé aux plateformes. Il s'agit là d'un véritable cavalier législatif antisocial, dans la brûlante actualité de l'été, qui, de Deliveroo à Uber, a interpellé tout un chacun. Vous avez prétendument fait le choix de responsabiliser, sur la base du volontariat, les plateformes du secteur des transports pour les pousser à agir dans le sens de l'intérêt commun : c'est une véritable fumisterie, une parodie de dialogue social ! (*M. François Ruffin applaudit.*)

Comme le soulignait le Conseil national du numérique, dans une lettre ouverte publiée le 5 septembre, « la rémunération, les conditions de travail ou la protection sociale ne doivent pas être un élément de communication du service de la responsabilité sociale des plateformes, mais doivent être le fruit d'une négociation collective », ce que vous refusez par le biais de ce cavalier législatif. Vous voulez en réalité, grâce à ce

texte, préserver les intérêts des plateformes en évitant la requalification de leurs travailleurs, afin de couper l'herbe sous le pied des tribunaux. Belle entorse, à nouveau, à la justice prud'homale! Nous ne pouvons évidemment pas y souscrire.

La même volonté de s'assurer que des marchés juteux n'échapperont pas aux appétits des investisseurs de tout poil justifie l'ouverture à la concurrence, notamment en zone dense, des transports aujourd'hui assurés par la RATP en Île-de-France. Cet aspect du texte est peu évoqué, mais, sous couvert d'adaptation à l'arrivée de la concurrence, votre projet consiste à vider progressivement l'établissement public RATP de sa substance, puisqu'une grande partie de ses activités effectives sera transférée dans des filiales de droit privé.

Quand on connaît le bilan du pacte ferroviaire et de son volet social, qui se trouvent dans l'enlèvement le plus total et génèrent parmi les salariés des inquiétudes majeures auxquelles vous ne répondez pas, on peut s'attendre à des résultats du même type lorsque ce régime sera appliqué à la RATP. Je rappelle que 17 000 agents sont concernés. Les premières victimes seront certes les salariés de la filière du transport, mais également les usagers, qui n'y gagneront rien, car la multiplication des opérateurs leur fera perdre les avantages permis par une gestion intégrée des réseaux en matière de qualité de service et de régulation de l'intermodalité.

Nous avons donc le sentiment pénible que, dans ce texte, l'accessoire prend le pas sur l'essentiel. Il ne s'agit là que de notre point de vue. Je sais que, pour vous, l'essentiel est ailleurs : dans l'ouverture de l'ensemble de nos services et entreprises publics à la privatisation.

Pour ce faire, vous allez donc à l'essentiel, par le biais de cette loi et de bien d'autres, en matière de mobilité et de transport des personnes et des biens. Évidemment, nous ne pourrions y souscrire, et déposerons à ce titre quelques amendements visant à infléchir, sans autre prétention, la logique générale de votre texte. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR, LFI et SOC.*)

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

M. François Ruffin. J'ai changé. J'ai changé ces derniers mois, d'ailleurs très profondément. J'ai changé.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Eh bien, tant mieux!

M. François Ruffin. Si, si, si, j'ai vachement changé! Avant ça, il faut l'avouer, la planète, le climat, la vie sur terre, tous ces machins, ça ne me faisait pas vibrer – bien moins que la 5G ou la révolution numérique. On aurait bien des start-up pour remplacer les abeilles?

Dans mon programme présidentiel, d'ailleurs, j'y consacre, quoi, dix lignes? Dix lignes dans un chapitre intitulé « un nouveau modèle de croissance », dix lignes coincées entre « nous baisserons l'impôt sur les sociétés », « nous transformerons le CICE – crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi – en allègement de charges », « nous supprimerons l'ISF »... Voilà, c'était ça, mon écologie!

Mais, pendant les vacances, j'ai lu des livres! Et les rapports des scientifiques! Il y a eu aussi, toutes les semaines, ces mouvements de la jeunesse, Greta et tous ses copains et copines. Ça m'a interpellé quelque part au niveau de la conscience. Et le vote aux élections européennes, bien sûr. Ça m'a fait réfléchir, tout ça.

Il y a des lents, des prudents, des torturés du bulbe, à qui il faut des années pour penser, pour mûrir sur des sujets comme la croissance, le productivisme, l'anthropocène, la condition animale... Ils analysent, ils chipotent. Moi, non! Moi, avec mon cerveau de Formule 1, ça a fait « paf! », tout de suite! J'ai changé. D'un coup, j'ai changé.

Fin août, le Président de la République annonçait au site Konbini sa conversion à l'écologie. Je m'en réjouissais : une épiphanie soudaine, une révélation. Comme Paul Claudel touché par l'esprit saint derrière un pilier de la cathédrale Notre-Dame-de-Paris. Comme Moïse, recevant au Mont-Sinaï les tables de la loi. Notre chef de l'État était touché par une grâce écolo et je m'en réjouissais, d'autant que sa conversion était contagieuse. Le Premier ministre, lobbyiste pour Areva au civil – il n'y a pas de sot métier, chacun doit gagner son pain –, se prononçait tout à coup pour « l'écologie souriante ». La secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire se sentait pousser des ailes. Elle encourageait tous les marcheurs : « N'ayez pas l'écologie timide! »

Vous comprenez donc mon bonheur, ma joie, en cette rentrée parlementaire : quel délice de revenir dans une assemblée désormais remplie de militants écolo! J'allais retrouver des toilettes sèches près de la buvette, des brebis pour tondre les pelouses du Palais-Bourbon, des députés plus chauds que le climat, avec des pâquerettes dans les cheveux, le président Richard Ferrand en champion du Flower Power...

M. Jean-Charles Colas-Roy. C'est cela, l'écologie, pour la France insoumise? Quelle caricature!

M. François Ruffin. Certes, nous nous étions quittés un peu fâchés, en juillet, à cause de cette histoire de CETA – Comprehensive Economic and Trade Agreement. À cause de vous, de vos votes, nous allions importer de la viande bovine d'animaux nourris aux farines animales et dopés aux antibiotiques, avec quarante-six molécules en prime – l'acéphate, l'amitrazé, l'atrazine... Un accord avec le Canada dont, vous le savez, le climat est le grand absent. Mais, durant l'été, vous aussi avez changé. Vous avez révisé vos classiques – *Écologie et politique* d'André Gorz, *La convivialité* d'Yvan Illich, *Comment les riches détruisent la planète* de Hervé Kempf. Vous allez revenir sur cet accord. Vous allez bouleverser vos slogans : non plus « travailler plus pour gagner plus pour acheter plus pour importer plus pour exporter plus », mais « consommer moins, répartir mieux » ; non plus vos deux mamelles, croissance et concurrence, qui ne donnent plus de lait, mais moins de biens et plus de lien.

Ensemble – tous ensemble! –, nous allions mener cette bataille et la remporter. Pour que la planète demeure habitable pour vous, pour moi, pour nos enfants, pour que l'air reste respirable, l'eau buvable, et que, ensemble, on fasse mentir ce vieux grincheux de René Dumont, tous les prophètes de l'effondrement et tous les collapsologues à cheveux longs!

Je reviens donc, ce matin, plein d'espérance, plein de confiance en vous et en l'humanité. J'arrive à mon bureau et mon collaborateur, Joseph, me remet le tableau de nos amendements. Avec plein de rouge! Irrecevable, irrecevable, irrecevable... Limiter les vols aériens et les substituer par le train? Irrecevable! Supprimer la niche fiscale dont bénéficie le kérosène? Irrecevable! Supprimer la niche fiscale dont bénéficie le transport routier? Irrecevable! Mettre fin à l'exonération des taxes qui profite au carburant maritime? Irrecevable! Taxe kilométrique aux frontières? Irrecevable! Interdiction de l'aviation privée? Irrecevable!

Lorsque je vis le tableau, je rougis, je pâlis à sa vue. Que s'est-il passé ? Rassurez-moi : il s'agit bien d'un bug informatique ? Ou alors d'un sabotage des administrateurs ?

M. Bruno Millienne, *rapporteur*. Non, du règlement de l'Assemblée nationale, monsieur !

M. François Ruffin. Le ministère de la transition écologique et solidaire l'affirme lui-même : côté émissions de CO₂ dans les transports, on est loin, très loin des accords de Paris. Les gaz à effet de serre émis par les poids lourds augmentent ; les gaz à effet de serre émis par le trafic aérien augmentent ; et vous nous présentez une loi d'orientation des mobilités qui ne contient rien, ou presque, pour faire baisser les émissions de CO₂ ? Une loi sur les transports et rien pour limiter ou interdire le transit routier, comme l'a fait la Suisse ? Une loi sur les transports et rien pour contenir le trafic aérien ? Alors, que reste-t-il, dans votre texte ?

M. Jean-Marie Sermier. Rien...

M. François Ruffin. Des bouts de machins sur les bornes électriques, les trottinettes et le biogaz ; des morceaux de budget que les parlementaires s'arrachent pour financer un bout de chantier dans leur coin... Aujourd'hui, j'ai entendu parler à la tribune de balise numérique, de données de mobilité, de free-floating ; mais rien n'est prévu pour limiter la mobilité des 10 % les plus riches, qui émettent, dans notre pays, huit fois plus de CO₂ que les 10 % les plus pauvres !

M. Jean-Charles Colas-Roy. M. Mélenchon, par exemple !

M. François Ruffin. Rien, surtout, qui entrave le grand déménagement du monde par vos amies les multinationales, qui baladent sèche-linge, pneumatiques et T-shirts de l'Asie à l'Europe, de la Pologne à la France. N'avez-vous pas entendu les voix venues d'en haut, du Très-Haut de l'Élysée ? N'avez pas l'écologie timide ! N'avez pas l'écologie complexée ! Ou alors – mais je n'ose y croire –, vous n'avez pas changé. Seulement les discours, le baratin, la même tactique toujours : jurer que l'on a changé pour que, surtout, rien ne change. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI, GDR et SOC.*)

M. le président. Je vous remercie et vous rappelle que les irrecevabilités des amendements sont fondées sur les articles 40, 41 ou 45 de la Constitution.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Merci, monsieur le président !

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau.

M. Bruno Millienne, *rapporteur*. Vous aussi, vous avez changé ?

M. Damien Pichereau. Je serai un peu plus calme, je n'ai pas changé... (*Sourires.*)

Nous sommes de nouveau réunis ici, au sein de cette assemblée, pour examiner un texte sur la mobilité comme facteur d'émancipation individuelle, de cohésion sociale et territoriale. Un texte que nous avons voté, ici-même, à une très large majorité, car il porte des dispositions qui sont au cœur de notre promesse républicaine.

La réalité est que nous devons faire face à une situation où se déplacer est devenu, pour une partie des Français, une galère. Plus largement, nous devons mettre en cohérence notre politique des transports avec les évolutions des besoins de mobilité des citoyens, et répondre aux enjeux qui sont les nôtres en termes d'écologie. Près de quarante ans

après la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, il était temps de faire évoluer le paradigme dans lequel la question des transports était enfermée.

Dès le 1^{er} juillet 2017, lors de l'inauguration de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, le Président de la République esquissait une véritable feuille de route pour une mobilité agile et innovante. À cette occasion, il décrétait une pause inédite dans les grands projets, afin de réorienter nos priorités vers les transports du quotidien. Pour ce faire, une réflexion d'envergure a été initiée par le Gouvernement lors des Assises de la mobilité, associant l'ensemble des acteurs publics et privés pour rendre la mobilité plus propre, plus accessible pour tous, plus efficace.

En parallèle, le Conseil d'orientation des infrastructures – présidé par Philippe Duron et composé, entre autres, de parlementaires, comme la présidente de notre commission, Barbara Pompili –, se penchait sur les promesses d'infrastructures non financées des dernières années, qui creusent tout de même de 10 milliards d'euros le déficit de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF...

Je souhaite articuler mon propos autour des principaux enjeux que nous nous étions fixés et auxquels ce texte apporte des réponses certaines et efficaces.

S'agissant tout d'abord de l'enjeu social, la gouvernance est la colonne vertébrale du texte. Sur l'ensemble du territoire, elle sera assurée par une autorité organisatrice de la mobilité. C'est indispensable, car les problématiques dans les grandes villes ne sont pas les mêmes que dans nos campagnes où, bien souvent, seule la voiture est présente.

M. Jean-Marie Sermier. C'est vrai...

M. Damien Pichereau. Notre ambition est de permettre aux collectivités de s'engager pour la mobilité de leur territoire et de leur redonner la capacité d'agir pleinement. Nous les encourageons à travailler avec les entreprises et les associations d'usagers dans les comités de partenaires, car la mobilité, dans un territoire, est l'affaire de tous ! À ce titre, plusieurs avancées sont à souligner, notamment sur la mobilité domicile-travail, qui s'inscrira au cœur du dialogue social. Mais la mobilité ne sert pas uniquement à aller travailler : elle permet aussi de sortir de l'assignation à résidence, d'accéder aux soins, à la justice, à la culture. Si elle est une évidence pour la plupart d'entre nous, elle peut aussi exclure les citoyens les plus fragiles. Or, l'exclusion n'est pas une fatalité.

S'agissant de l'enjeu économique, nous investirons plus et mieux. Pour une réelle visibilité pluriannuelle de cette politique, le Gouvernement propose une programmation qui permet l'entretien, la modernisation et le lancement de grands projets en réalisation phasée. Nous saluons une trajectoire ambitieuse, avec une augmentation de 40 % du budget au cours du quinquennat. Il nous appartiendra d'en contrôler la bonne effectivité, notamment lors du vote des prochaines lois de finances. Nous avons tenu deux réunions transpartisanes sur cette question au cours de l'été, et je suis certain que nous nous y attellerons sérieusement ensemble cet automne.

Enfin, s'agissant de l'enjeu environnemental, le texte consacre la neutralité carbone d'ici à 2050 et établit une trajectoire claire pour y parvenir, en particulier grâce à l'arrêt de la vente de voitures utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040. Mais la voiture restera un moyen de mobilité, raison pour laquelle nous devons verdifier notre parc : prime à la conversion, droit à la prise, division par deux des coûts d'installation... Gardons à l'esprit que cette révolution écolo-

gique doit être accompagnée et soutenue. Par ailleurs, lors de la première lecture, nous avons renforcé les dispositions afférentes aux mobilités actives – je pense aux stationnements réservés ou encore au schéma national des véloroutes, qui vient s'ajouter au plan vélo présenté par le Gouvernement.

C'est donc un texte équilibré qui, au vu de l'urgence d'apporter des réponses à la fracture sociale et territoriale du pays, n'appelait pas une nouvelle lecture. D'un point de vue politique, il est tout de même étonnant d'agir de la sorte sur un texte aussi attendu et aussi indispensable pour les Français au quotidien. Le texte, qui répond aux enjeux primordiaux que je viens de vous énoncer, est salué par tous les acteurs de la mobilité – élus locaux, citoyens. Ce n'est pas moi qui le dis, mais l'enquête Odoxa-Dentsu Consulting du 20 juin dernier, qui a relevé que 72 % des Français adhéraient à ce projet de loi. Je me demande donc quelles raisons poussent certains à balayer ce texte d'un revers de main, alors même que nous nous entendons sur l'essentiel.

Après des semaines de débats au Sénat et à l'Assemblée nationale, je souhaite donc que cette lecture soit brève, que nous puissions faire appliquer les mesures du texte le plus rapidement possible, que les collectivités s'emparent de leurs nouvelles prérogatives et que les relations se créent entre tous les acteurs de terrain. Tel est mon souhait pour améliorer le quotidien des Français, pour faire entrer notre politique de mobilité dans le XXI^e siècle, pour que chacun puisse s'accorder sur ce nouveau cadre législatif. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

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

Mme Valérie Lacroute. Nous voici une nouvelle fois réunis dans cet hémicycle pour débattre du projet de loi d'orientation des mobilités dans notre pays. Une nouvelle fois, car la commission mixte paritaire du 10 juillet a échoué faute d'accord, tout particulièrement sur le financement de cette mobilité. En effet, vous n'avez pas su convaincre les députés et sénateurs de l'opposition sur ce sujet. Pourtant, ce projet de loi n'était pas un texte politique ! D'ailleurs, les Républicains n'ont pas hésité à voter des dispositions qui leur semblaient aller dans le bon sens. Malgré nos divergences d'opinion, il n'y a jamais eu d'opposition de principe ; pourtant, je ne suis pas certaine que le Gouvernement et la majorité étaient réellement prêts à prendre en compte notre avis, alors même que ce texte suscitait beaucoup d'attentes. C'est bien dommage.

Lors de cette deuxième lecture, la règle dite de l'entonnoir oblige à restreindre le débat. Cependant, je profite de cette tribune pour vous faire part d'un profond regret : celui de ne pas pouvoir revenir sur votre prime à l'illégalité dans les transports. Comment expliquer aux Français ou aux étrangers en situation régulière qui travaillent dans notre pays qu'une réduction tarifaire dans les transports soit accordée aux étrangers en situation irrégulière bénéficiant de l'aide médicale d'État ? Comment expliquer que, même en cas d'illégalité, votre majorité continuera à accorder ces privilèges ? Votre position idéologique n'est pas audible – le Président de la République aurait d'ailleurs lui-même rappelé aux cadres de la majorité que ce refus n'était qu'« une connerie » !

Revenons aux points de blocage sur ce projet de loi d'orientation des mobilités. Deux jours avant la tenue de la commission mixte paritaire, le Premier ministre avait affirmé dans une lettre qu'il mobiliserait de nouvelles ressources pour tenir les engagements du projet de loi. Or

ce ne sont pas de nouvelles ressources que nous vous demandons de trouver, mais plutôt un usage plus intelligent des taxes déjà prélevées sur les ménages. Le groupe Les Républicains vous propose une solution simple et efficace pour répondre au financement de la mobilité des Français : un meilleur fléchage de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE. Cet impôt, payé par la grande majorité des contribuables en possession d'un véhicule, devrait rapporter en 2019 près de 37 milliards d'euros. Seul 1,2 milliard sera fléché vers l'AFITF, alors que plus de 14 milliards serviraient à financer le déficit de l'État ! À la proposition des Républicains et d'autres groupes sur la source de financement, vous rétorquez « part de TVA ». Pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple ?

Au-delà de ces interrogations en matière de financement, la limitation à 80 kilomètres-heure sur les routes secondaires depuis juillet 2018 ne passe toujours pas. Vous avez donné aux présidents de conseils départementaux le pouvoir de revenir à 90 kilomètres-heure sur les routes départementales, et aux maires celui de relever la vitesse à 90 kilomètres-heure sur les routes communales, tout en maintenant la limitation à 80 kilomètres-heure sur les routes nationales ! Quelle incohérence !

M. Vincent Descoeur. Tout à fait !

Mme Valérie Lacroute. Quelle arnaque pour les Français qui, naïvement, supposent que le sujet est clos ! Même le président du département de Seine-et-Marne, dont je suis originaire, affirme ne pas pouvoir mettre en œuvre cette mesure tant les recommandations du Conseil national de la sécurité routière sont lourdes. D'ailleurs, pouvez-vous nous garantir que la responsabilité de l'élu ne sera pas engagée s'il ne suit pas ces recommandations ?

Chers collègues de la majorité, arrêtez de pénaliser tous les automobilistes des territoires ruraux et entendons-nous plutôt sur la prévention et le contrôle des comportements dangereux. Les associations de familles de victimes d'accident mortel, que j'ai pu rencontrer dans le cadre de ma proposition de loi visant à prévenir et sanctionner la délinquance routière, y sont prêtes. Travaillons ensemble.

Monsieur le secrétaire d'État, les débats seront une nouvelle fois intenses. Sachez que les députés du groupe Les Républicains répondront présent pour défendre les mesures en faveur des territoires ruraux et des Français pour lesquels les enjeux de mobilité sont vitaux. (*MM. Vincent Descoeur et Jean-Pierre Vigier applaudissent.*)

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

Mme Aude Luquet. Permettez-moi, en premier lieu, d'exprimer mes regrets concernant l'échec de la commission mixte paritaire qui nous oblige à avoir les mêmes débats. Les quatre semaines d'examen en première lecture, avec près de 6 000 amendements étudiés, nous avaient pourtant permis d'échanger longuement sur ce projet de loi d'orientation des mobilités et de parvenir à un texte complet et équilibré.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. C'est sûr !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Bien dit !

Mme Aude Luquet. Ce regret est d'autant plus grand que l'échec résulte d'un désaccord non sur les nombreuses mesures du texte mais uniquement sur des revendications qui relèveront du projet de loi de finances.

Le point d'achoppement entre les deux chambres concerne, en effet, le financement de la couverture de l'ensemble du territoire par les autorités organisatrices de la mobilité, les AOM. Le versement mobilité ne sera perçu que par les AOM organisant des transports réguliers, c'est-à-dire que les collectivités très rurales en seront privées. Ce problème de financement a fait l'objet de multiples échanges entre nos deux assemblées et suscité plusieurs propositions par les parlementaires lors de la navette.

Le Gouvernement a entendu ces préoccupations et a pris des engagements sérieux à ce sujet, en lien avec la réforme prochaine de la fiscalité locale et du projet de loi de finances pour 2020. Ces engagements, communiqués dans deux courriers signés par le Premier ministre et la ministre Élisabeth Borne, témoignent de la volonté du Gouvernement de tenir compte de la situation particulière des petites AOM dont nous connaissons les difficultés.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Eh oui !

Mme Aude Luquet. Ces engagements ont une nouvelle fois été réaffirmés en commission par la ministre la semaine dernière.

Au groupe du Mouvement démocrate et apparentés, nous considérons qu'ils sont suffisamment forts pour que nous puissions avancer et préparer sereinement la question du financement dans la prochaine loi de finances.

Les sénateurs ont jugé ces engagements insuffisants alors même qu'ils répondaient à leurs inquiétudes puisqu'ils avaient notamment le mérite de sanctuariser le financement de l'AFITF.

En dépit de toutes ces garanties, les sénateurs ont demandé le maintien de l'article 2 bis adopté au Sénat, prévoyant d'affecter une fraction du produit de la TICPE aux communautés de communes qui organisent un ou plusieurs services de mobilité en tant qu'AOM et pour lesquelles le rendement du versement mobilité est trop faible.

Nous comprenons la demande des sénateurs car cet article peut envoyer un signal positif aux communautés de communes très rurales. Se pose toutefois la question de son application, de son financement et de sa pertinence quant aux besoins. La demande vise en effet à inscrire dans une loi ordinaire une disposition qui relève du domaine des lois de finances.

La solution présentée par le Gouvernement présente, à l'inverse, l'avantage de permettre aux communautés de communes de bénéficier avec certitude en 2020 d'une ressource pérenne supplémentaire de près de 40 millions d'euros par rapport à ce qu'aurait rapporté la taxe d'habitation.

Il est regrettable de repousser encore un peu plus l'entrée en vigueur de ce texte après tout le travail accompli depuis de très nombreux mois, alors même qu'il existe une attente forte de nos concitoyens pour une meilleure organisation des mobilités du quotidien sur notre territoire. Ce blocage se comprend d'autant moins que la navette parlementaire a permis d'enrichir et d'approfondir le texte grâce à un long travail commun entre les deux chambres.

Je tiens à saluer une nouvelle fois la qualité du travail parlementaire effectué sur ce projet de loi au cours duquel l'Assemblée a poursuivi le travail de nos collègues sénateurs en conservant un grand nombre de leurs apports au texte. Je tiens également à remercier l'ensemble des rapporteurs des deux assemblées pour leur travail conjoint qui a permis de trouver de nombreux compromis.

Au-delà du financement, je constate que nous sommes d'accord, députés et sénateurs, sur le projet de loi d'orientation des mobilités. Afin de ne pas prolonger davantage les débats sur un texte dont l'objectif premier est d'apporter rapidement des solutions visant à lutter contre l'assignation à résidence et à offrir à chacun une solution de mobilités, le groupe du Mouvement démocrate et apparentés a déposé très peu d'amendements. Nous estimons en effet que nous avons pu défendre longuement nos positions en première lecture et qu'il n'est pas utile d'entamer les mêmes échanges.

N'oublions pas que l'étincelle qui a lancé le mouvement des gilets jaunes trouve son origine dans les fractures territoriales qui se creusent, notamment dans le coût des transports qui augmente dans le budget des ménages qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur véhicule. Il est indispensable de promulguer ce texte le plus rapidement possible. Nous devons répondre à l'appel urgent de nos concitoyens.

Pour répondre à ces attentes exprimées, le groupe du Mouvement démocrate et apparentés a eu à cœur de défendre, tout au long de la première lecture, la promotion d'un mix énergétique intelligent qui permette à ceux qui dépendent de la voiture individuelle, notamment dans les territoires ruraux, d'avoir accès à des véhicules plus vertueux à un coût raisonnable.

Nous avons, par exemple, fait adopter un amendement visant à préciser que la décarbonation du secteur des transports, visée par le projet de loi, doit prendre en compte le bilan carbone produit par le carburant pendant son cycle de vie et non plus seulement à l'échappement.

La production de l'énergie fournie doit être décarbonée, que ce soit pour l'électricité, l'hydrogène ou encore les carburants biosourcés. En effet, une transition énergétique basée uniquement sur l'électrique ne permettra pas de répondre efficacement à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, cette technologie restant onéreuse.

La prise en compte d'un bilan carbone basé sur le cycle de vie présente ainsi l'avantage de proposer des véhicules alimentés par des carburants abordables en termes de prix, qui permettent de réduire nos émissions de gaz à effet de serre tout en conservant une grande autonomie de déplacement. Ces avantages sont particulièrement importants dans les zones rurales.

Au groupe du Mouvement démocrate et apparentés, nous sommes également particulièrement mobilisés pour défendre la nécessité d'un rééquilibrage modal au profit des modes de transport moins émetteurs de polluants atmosphériques que sont le ferroviaire et le fluvial. Nous ne pouvons donc que nous réjouir des investissements consacrés, durant le quinquennat, à ces alternatives à la route.

Sur un tout autre aspect, la loi d'orientation des mobilités permettra de renforcer la sécurité dans les transports. Je me réjouis de l'adoption de mesures que j'avais préconisées dans un rapport que j'ai eu l'honneur de rédiger avec mon collègue Michel Vialay. Je pense notamment à l'extension des expérimentations des caméras piétons, à la lutte contre les contrevenants récidivistes ou encore au bilan public annuel des atteintes à caractère sexiste dans les transports, qui devra être établi par les exploitants de service de transport pour enfin endiguer ces phénomènes.

Je profite toutefois de mon intervention pour rappeler l'attente des transporteurs quant à la mise en œuvre de la plateforme destinée à permettre le croisement des données d'identité, de manière à fiabiliser les adresses des fraudeurs.

Pour conclure, le texte prévoit de nombreuses dispositions qui doivent permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder plus facilement aux transports publics. Ces dispositions me tiennent particulièrement à cœur puisque, depuis le début de mon mandat, je me bats pour faire accélérer la mise en accessibilité de la gare de Melun – que vous connaissez bien, monsieur le secrétaire d'État – située au cœur de ma circonscription. Nous devons développer une véritable mobilité inclusive et solidaire.

Pour l'ensemble de ces raisons, le projet de loi répond à nos attentes et à celles de nos concitoyens en ce qu'il engage une transformation profonde au service d'un objectif principal : améliorer concrètement la mobilité du quotidien pour tous les Français, dans tous les territoires.

Voilà, chers collègues, l'état d'esprit dans lequel le groupe du Mouvement démocrate et apparentés aborde la nouvelle lecture du projet de loi d'orientation des mobilités. Nous espérons qu'elle sera la plus rapide possible afin de ne pas accentuer le retard causé par l'échec de la commission mixte paritaire. *(Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.)*

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. Je l'avais dit en première lecture et je ne vais pas me dédire aujourd'hui : la critique des membres du groupe Socialistes et apparentés sera surtout en creux. Quand on est socialiste, il faudrait être un peu Tartuffe, après cinq ans d'exercice du pouvoir, pour vous reprocher de ne pas avoir fait la grande loi sur les mobilités du XXI^e siècle, décarbonée et réduisant les inégalités. Nous ne l'avons pas vraiment faite nous-mêmes, bien que nous ayons agi dans ce sens. Néanmoins, rien ne nous empêche de dire que le texte n'est pas à la hauteur des ambitions liées au changement climatique et à la fracture sociale dans nos territoires.

Ne ferons une critique en creux car, comme Christophe Bouillon, Jean-Louis Bricout et d'autres, j'ai dit que ce texte contenait des innovations que nous avons soutenues. Nous pouvons en critiquer les modalités mais, dans leur esprit, elles participent à la modernité. Il faudrait être de mauvaise foi pour ne pas reconnaître la somme des innovations relatives à la gouvernance, à la réglementation, à l'adaptation à la modernité et aux défis technologiques, à l'accompagnement de phénomènes nouveaux dans la société. Nous reconnaissons qu'il s'agit là de points positifs.

Nous faisons avec humilité une critique en creux qui porte sur tout ce qu'aurait pu et dû être cette loi, compte tenu des deux ans écoulés depuis votre arrivée au pouvoir et des quelques années durant lesquelles nous l'avons nous-mêmes exercé.

Cette loi aurait pu redonner sa place à l'État, à la puissance publique, dans la création des infrastructures du XXI^e siècle. Nous avons un débat sur les différents scénarios concernant les investissements pour les infrastructures du futur. Le Gouvernement vise le scénario n° 2 mais il lui manque quelques centaines de millions d'euros pour le réaliser. Quant au scénario n° 3, il ouvre des perspectives en matière de fret ferroviaire et fluvial, et nous inscrit vraiment dans une économie décarbonée.

Dans ce contexte de crise climatique du XXI^e siècle, il aurait été ambitieux de viser le scénario n° 3 pour le niveau d'équipement en infrastructures. Un tel texte aurait plus profondément remis en cause les mécanismes économiques qui génèrent la pollution carbone et les embouteillages multiples dont souffre notre pays.

Il aurait, par exemple, permis l'adoption d'amendements que nous avons défendus et qui, malheureusement sont passés à la trappe de l'irrecevabilité ou de l'entonnoir législatif. L'un d'eux était fondé sur l'interdiction de vendre un produit pour lequel il n'y a aucune prise en compte du coût de transport et qui n'obéit qu'à une compétition low cost internationale. Actuellement, des commerçants peuvent vendre un produit en faisant payer au producteur, donc indirectement au consommateur, un coût de transport totalement effacé.

Lors des débats sur la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible, dite EGALIM, nous avons défendu l'idée que nous devons prendre en compte les coûts réels, qu'il en allait de la reconnaissance de leur impact environnemental ou de la dignité des personnes qui travaillent. Pour ce texte, nous aurions pu admettre le principe qu'aucune marchandise ne pourrait être « dé-transportée » symboliquement et monétairement, parce que cela repose sur un mensonge qui nous place dans une mauvaise économie destructrice des valeurs humaines et communes.

Le sénateur Olivier Jacquin avait promu une autre idée : reporter la taxation carbone, en matière de marchandises, sur les chargeurs et non pas sur les transporteurs, ce qui traduirait un total changement de paradigme. Dans ce cas, il reviendrait aux chargeurs de choisir les hypothèses les plus intéressantes. Une autre histoire économique pourrait s'écrire...

M. Fabien Roussel. Il n'y a plus personne au banc des ministres ! C'est irrespectueux du travail parlementaire et non conforme au règlement !

M. Dominique Potier. Reprenant la métaphore biblique de François Ruffin, je dirais que nous avons pris l'habitude de prêcher dans le désert. Je continue donc à plaider.

M. Fabien Roussel. Nous, nous t'écoutons mais le secrétaire d'État n'est plus là. Cela en dit long sur l'attention du Gouvernement ! Non seulement ce n'est pas respectueux mais c'est interdit par le règlement !

M. le président. En attendant le retour du secrétaire d'État, je vais suspendre quelques minutes.

(La séance, suspendue quelques instants, est immédiatement reprise.)

M. le président. Nous vous écoutons, monsieur Potier.

M. Dominique Potier. Monsieur le secrétaire d'État, je disais que la critique en creux porte sur le système, sur le déficit d'ambition en matière d'infrastructures permettant une économie décarbonée au XXI^e siècle. Elle porte aussi sur les systèmes économiques générés par l'absence de prise en compte du coût des transports. Sur le modèle de ce que nous avons fait dans le cadre de la loi EGALIM, nous aurions pu établir une vérité des coûts qui rendrait compte du véritable travail des hommes et de l'impact des transports sur l'environnement.

L'idée de faire porter le coût carbone au chargeur plutôt qu'au transporteur était plutôt intéressante. Elle nous aurait permis d'engager un processus qui aurait pu être vertueux. C'était assez révolutionnaire. Nous aurions pu au moins l'expérimenter. Malheureusement, la proposition est passée à la trappe pour des raisons techniques en deuxième lecture. En première lecture, elle avait été rejetée par le Gouvernement et par la majorité.

Nous aurions pu explorer un deuxième champ, celui des normes. Monsieur le secrétaire d'État, avant que vous ne soyez nommé à vos fonctions, nous avons eu l'occasion d'en débattre sur un plateau.

Sur ce point, notre désaccord est total, ce qui ne nous empêche pas de nous estimer ni de dialoguer avec respect. Pour ma part, je considère qu'il convient de mentionner l'impact carbone d'un produit ou d'un service sur un certain nombre de publicités. Votre opposition peut se comprendre s'agissant des transports du quotidien et des transports indispensables de marchandises, mais dès lors que nous parlons de consommations superflues, répondant à des choix capricieux ou de luxe, il est bon de responsabiliser nos concitoyens en leur indiquant les conséquences de leur acte. La notion d'impact carbone, que nous avons défendue avec Christophe Bouillon et qui aurait pu s'appliquer à des vols internationaux vers des destinations exotiques ou à l'utilisation de véhicules de luxe consommant bien plus que des véhicules standards, nous paraissait une norme culturelle parfaitement adaptée au temps présent.

La question des normes concerne aussi le statut des personnes. Nous avons un véritable désaccord sur l'article 20, que nous n'avons malheureusement pas pu exprimer en déposant des amendements de suppression – j'espère que d'autres, à gauche, ont pu le faire et que nous aurons l'occasion de débattre de cette question.

De même que le groupe La France insoumise nous a sensibilisés tout à l'heure aux conséquences de l'article 40 – nous allons expertiser la question de la possible privatisation de certains segments du réseau routier ou autoroutier –, nous voulons nous aussi vous sensibiliser, comme l'ont déjà fait les sénateurs, au contenu de l'article 20. Ce dernier enferme définitivement les travailleurs du transport ubérisé dans un statut de fragilité.

Dans l'histoire du monde du travail, à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, le monde des journaliers et des travailleurs à façon a été révolutionné par la création du salariat et la requalification de leur statut en contrat salarié, ce qui a emporté des droits et des devoirs du côté de l'employeur comme de celui du salarié. Cela a été un grand progrès, une grande conquête pour le monde du travail. Aujourd'hui, la libéralisation des statuts constitue une régression. Selon le magazine *Marianne*, le lobby des transporteurs low cost ubérisés aurait fait rédiger un amendement à l'article 20 visant à enfermer définitivement les travailleurs concernés dans une zone d'ombre, caractérisée par une grande précarité et une grande insécurité, qui ne sont ni celles des travailleurs indépendants lesquels pourraient bénéficier, demain, de nouvelles protections – c'est l'un des enjeux futurs en matière de droit du travail –, ni celle des salariés. Telle est du moins l'hypothèse formulée par *Marianne*, et j'aimerais que l'on puisse éclaircir l'origine de cet amendement.

Je souhaite également aborder une question de justice fiscale. Finalement, la doctrine que nous défendons, à gauche, pourrait être formulée ainsi : il faut protéger les déplacements de marchandises, d'hommes et de femmes lorsqu'ils présentent un caractère obligatoire, qu'ils sont essentiels, mais dès lors qu'ils s'inscrivent dans le luxe ou le superflu, il faut les soumettre à la taxe carbone.

Ainsi, nous avons imaginé que les utilisateurs de SUV, qui peuvent consommer 30, 50 ou 60 % plus qu'un véhicule ordinaire ayant quasiment la même fonction, puissent être responsabilisés au moment de leur achat, dans le cadre d'un dispositif bien plus dissuasif que les systèmes actuels. Alors que les Français dépensent chaque année près de 50 milliards

d'euros pour acheter un véhicule, nous pourrions réorienter massivement les choix de nos concitoyens en faisant payer, dès l'achat, l'équivalent d'une taxe carbone sur la consommation superflue de véhicules. Ce faisant, nous éviterons les trappes à pollution et à pauvreté. Voilà en tout cas une proposition que nous soumettons aujourd'hui au débat, et que nous formulerons à nouveau lors de l'examen du PLF.

Le même raisonnement vaut pour les voyages en train et en avion. À titre personnel, j'avais soutenu, en première lecture, des amendements de François Ruffin qui ne paraissent pas si radicaux au vu de l'effondrement écologique auquel nous assistons. Cependant, le groupe Socialistes et apparentés propose des mesures peut-être plus faciles à appliquer aujourd'hui d'un point de vue constitutionnel – je pense au rétablissement de l'effacement de la TICPE et à un amendement de repli sur la taxation des billets d'avion.

Un autre point me tient à cœur : c'est celui des mécanismes de livraison. En France, nous avons la chance de bénéficier d'un système universel, géré par La Poste, de distribution quasi quotidienne des marchandises à l'ensemble de nos concitoyens ; dès lors, il paraît aujourd'hui aberrant que des véhicules privés circulent en parallèle, dans un cadre libéralisé, ce qui provoque une surconsommation de pétrole que nous ne pourrions pas expliquer à nos enfants.

Ainsi, nos propositions portent sur les derniers kilomètres de transport, sur la concurrence déloyale entre l'avion et le train et sur l'achat de véhicules hors normes de prestige et de luxe. Sans peser sur le pouvoir d'achat de nos concitoyens les plus fragiles et de l'ensemble des Français, il y a là des ressources budgétaires qui seront terriblement bien utilisées. Nous pourrions universaliser le forfait mobilité durable, procéder aux investissements nécessaires – en disposant non seulement des 350 millions d'euros prévus mais, j'ose le dire, d'un milliard d'euros par an pendant vingt ans – pour atteindre le scénario 3 de niveau d'équipement de notre pays en infrastructures au XXI^e siècle, et accompagner les territoires.

Je le dis sans violence : ce gouvernement est devenu le spécialiste des plans locaux de développement sans moyens. Vous créez des territoires d'industrie sans moyens, vous concluez des contrats de transition écologique sans moyens et vous nous proposez de faire appliquer la LOM par les territoires locaux sans moyens supplémentaires. Cela suffit !

À gauche, en tant que sociaux-démocrates, en tant que socialistes, nous disons que l'État doit être un acteur puissant, non seulement dans la promotion des grandes modernisations du futur, mais également dans l'accompagnement des territoires pour réduire les inégalités, adapter la transition écologique à la situation de chaque territoire et rendre cette dernière acceptable et désirable aux yeux de chacun de nos concitoyens. Cela aurait pu être le début du véritable acte II de ce quinquennat, que nous attendons toujours. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, FI et GDR.*)

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Nous voici de nouveau réunis pour examiner le projet de loi d'orientation des mobilités. Cette nouvelle lecture n'est pas liée à des désaccords nombreux et profonds entre l'Assemblée nationale et le Sénat, bien au contraire ! Nous pouvons tous saluer le travail constructif fourni par nos deux assemblées et par nos rapporteurs respectifs.

La CMP a malheureusement échoué sur la question du financement des services de transport par les AOM. C'est effectivement un enjeu essentiel : sans financement, sans recettes stables et pérennes pour les AOM, ce projet de loi se résume à des crédits d'intention, ou plutôt à des intentions sans crédits. Pour répondre aux besoins urgents de mobilité et désenclaver nos territoires, il est impératif que les AOM, dont les ressources fiscales sont limitées, puissent exercer effectivement et pleinement leurs compétences en matière de services de transport.

Je rappelle par ailleurs que, parmi les 200 propositions de la mission « Agenda rural » conduite par notre collègue Daniel Labaronne, la proposition n° 154 consiste en l'attribution d'une part de TICPE des régions aux AOM rurales. Le Premier ministre et Mme la ministre Élisabeth Borne se sont personnellement engagés sur ce sujet et ont indiqué qu'il serait procédé, dans le projet de loi de finances pour 2020, à un transfert aux intercommunalités d'une fraction de TVA en remplacement de la taxe d'habitation. Certes, les montants annoncés sont difficilement vérifiables, mais je fais confiance au Gouvernement si ce dernier confirme ses engagements et affine les chiffres avancés lors de cette nouvelle lecture.

Nous l'avons dit à plusieurs reprises : ce texte comporte à l'évidence un ensemble varié de bonnes mesures, parfois techniques, visant en particulier à résoudre les problèmes de mobilité urbaine. Il fixe un cap par la programmation des infrastructures de transport et permet la régionalisation tant attendue de la société de projet du canal Seine-Nord Europe.

L'objectif principal de ce texte est la disparition des zones blanches de mobilité. Quand on parle de zones blanches, je ne peux pas m'empêcher de penser à la téléphonie mobile. J'espère que nous serons un peu plus efficaces dans ce domaine car, en ce qui concerne le portable et internet – dans une moindre mesure, car les départements se sont emparés de ce dossier –, les réserves d'Indiens sans accès à la téléphonie mobile, que je dénonce depuis plus de quinze ans, sont toujours aussi nombreuses. Espérons donc que nous serons un peu plus efficaces sur ce sujet !

Si les évolutions de compétences proposées dans ce texte vont dans le bon sens, cet objectif impliquera de laisser des territoires expérimenter, innover et trouver les solutions adaptées à chaque bassin de vie – des bassins de vie qui, pour certains, notamment dans les zones rurales, sont un peu frustrés à la lecture de ce projet de loi qui ne propose pas de mesures révolutionnaires pour sortir de leur dépendance obligatoire à la voiture. Ce n'est pas une critique gratuite dans ma bouche car, d'une part, les solutions ne relèvent pas de l'évidence, et d'autre part, quand on s'installe en pleine campagne, on est conscient que le métro, la ligne de bus ou la gare TGV ne sont pas, par définition, à portée de main – il est trop facile de critiquer le lendemain les contreparties d'une quiétude et d'un éloignement qu'on a cherchées la veille !

Ce texte est néanmoins important car il aborde des sujets complètement liés tels que l'urgence environnementale et les infrastructures, même si, une fois de plus sur ce point, le projet du Gouvernement se montre flou s'agissant des recettes, ou plus exactement des modalités d'obtention des recettes permettant de réaliser tous ces projets d'investissements.

Par ailleurs, ce texte traite de sujets dont l'actualité est particulièrement criante. Je pense par exemple au système de libre-service des trottinettes sans station d'attache, dit free-

floating. Il était urgent de réguler ce secteur qui s'est développé de manière totalement spontanée et incontrôlée. Certes, c'est branché, simple d'utilisation, écolo et cela donne de bonnes sensations... mais quel foutoir, si vous me passez l'expression ! Face à l'explosion de ces engins de déplacement personnel, il est urgent de mettre de l'ordre et de créer des règles de circulation spécifiques, tant l'anarchie règne dorénavant sur les trottoirs et les voies de circulation.

M. Jean-Christophe Lagarde. Très bien !

M. Stéphane Demilly. Ma remarque est valable tant pour ces nouveaux engins grisants en mouvement que pour les engins à l'arrêt qui jonchent aujourd'hui par milliers les trottoirs, tels des déchets abandonnés après utilisation. C'est pourquoi nous proposerons de rétablir la possibilité, pour les collectivités, de prononcer des sanctions financières contre les opérateurs qui ne respecteraient pas les règles édictées par les élus locaux.

C'est la première fois, me semble-t-il, qu'un gouvernement insiste autant sur le retour de la pratique du vélo dans les villes et les territoires périurbains. Comme vous l'avez dit, monsieur le secrétaire d'État, c'est un mode de déplacement plein de vertus, économe, propre et excellent pour la santé. Les pays du Nord peuvent d'ailleurs largement nous inspirer. Ce projet de loi s'inscrit parfaitement dans la lignée du plan vélo annoncé à l'automne 2018. Je pense notamment au marquage des vélos et au forfait mobilité durable, lequel doit impérativement être cumulable avec le remboursement des frais de transport en commun par les employeurs, faute de quoi son impact sera à l'évidence très limité. Aussi, je me réjouis du compromis qui a pu être trouvé, grâce notamment à la ténacité de notre présidente de commission, Barbara Pompili.

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

M. Stéphane Demilly. Ce projet de loi est également l'occasion d'entériner une stratégie et une programmation des investissements de l'État dans les systèmes de transport pour la période 2019-2037 – c'est assez rare pour être souligné. Espérons que cette programmation et ces engagements seront tenus.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous y veillerons !

M. Stéphane Demilly. Parmi les grands projets d'infrastructures structurants pour notre pays, vous m'en voudriez de ne pas citer le canal Seine-Nord Europe. Ainsi, l'article 36 vise à régionaliser la société de projet du canal. Grand projet politique européen aux vertus infrastructurelles, économiques et environnementales incontestables, financée à 50 % par l'Union européenne, cette liaison Seine-Escaut que le groupe UDI-I défend depuis très longtemps...

M. Jean-Christophe Lagarde. Trop longtemps !

M. Stéphane Demilly. ...reste là aussi dans l'attente d'une clarification du mode de financement par l'État français. Le temps du débat est maintenant terminé. Dans les Hauts-de-France, nous attendons les pelleuses avec une impatience qui commence à atteindre ses limites. Hâtons-nous de montrer à nos concitoyens que l'Europe sait construire, tenir ses engagements et à nouveau faire rêver nos populations ! Les milliers d'emplois directs et indirects que créera ce chantier pluriannuel dans une région défavorisée répondent à

toutes les attentes du monde moderne – des liens infrastructuraux entre les peuples européens, des transports massifs et peu polluants, et du travail pour nos jeunes.

Je quitte ma barge de 4 400 tonnes, soit l'équivalent de 220 camions, qui voguera demain sur le canal, pour revenir au projet de loi initial. Nous partageons – comment pourrait-il en être autrement? – votre objectif de décarbonation des transports terrestres d'ici à 2050. Le canal Seine-Nord y contribuera d'ailleurs largement. Pour cela, vous proposez d'interdire la vente des véhicules thermiques neufs d'ici à 2040. Reste à préciser le mode opératoire. On le sent bien : sur ce sujet comme sur d'autres, une harmonisation européenne est indispensable, tant sur le plan environnemental que sur le plan économique, les deux étant par nature étroitement liés.

Permettez-moi enfin de revenir sur quelques points spécifiques déjà évoqués par mes collègues, à commencer par la limitation de la vitesse à 80 kilomètres-heure,...

Plusieurs députés du groupe LR. Eh oui !

M. Stéphane Demilly. ...dont ma collègue Valérie Lacroute a parlé tout à l'heure. Je m'interroge sur la multiplicité, et donc sur la lisibilité des règles futures de circulation routière, lesquelles vont différer d'un département à l'autre, parfois sur la même départementale !

M. Jean-Marie Sermier. C'est incompréhensible !

M. Jean-Pierre Vigier. Incohérent !

M. Stéphane Demilly. Aux termes de la rédaction actuelle du texte, une route départementale pourrait donc avoir une vitesse autorisée supérieure à celle d'une route nationale, ce qui semble quelque peu absurde, vous en conviendrez.

M. Jean-Marie Sermier. C'est aberrant !

M. Stéphane Demilly. Autre point qui me tient à cœur : je déplore que le biocarburant soit le grand absent de ce projet de loi.

Le E 85 est aujourd'hui le carburant le moins cher, à 60 centimes le litre, soit environ 1 euro de moins que les autres carburants, ce qui peut représenter jusqu'à 50 euros d'économie sur un plein. Son bon bilan carbone permet de réduire très significativement ses émissions de CO₂. De plus, la production de cette énergie constitue un débouché non négligeable pour l'agriculture française, notamment pour les filières sucrières et amidonnières confrontées, vous le savez, à des défis économiques majeurs du fait de la fin des quotas sucriers – il suffit d'avoir suivi les affres des sites Südzucker d'Épeville et de Cagny pour s'en convaincre.

Plusieurs régions de France ont décidé d'accompagner la conversion des véhicules à essence au bioéthanol E 85 en finançant l'installation de boîtiers homologués, épargnant ainsi à nos concitoyens l'achat d'une nouvelle voiture. Les constructeurs automobiles français ne proposent aucun modèle flexfuel, obligeant les particuliers à acheter ce fameux boîtier de conversion pour pouvoir profiter de ce carburant alternatif, à moins d'acheter des voitures étrangères.

M. Jean-Louis Bricout et M. Jean-Christophe Lagarde. Très bien !

M. Stéphane Demilly. Néanmoins, je me réjouis des propos que vous avez tenus sur RMC hier matin, par lesquels vous indiquez vouloir être le ministre des transports qui lancera la filière des biocarburants, en particulier dans l'aérien. Le transport aérien représente effectivement, vous l'avez dit, une

opportunité à ne pas négliger. Espérons que les résultats seront à la hauteur des enjeux et qu'ils seront beaucoup plus rapides que pour la filière automobile.

Le tout dernier point que je souhaite soulever est celui des nuisances sonores, plus généralement du bruit, véritable fléau de santé publique dont on a finalement peu parlé en commission. Les maires et tous ceux qui sont chargés de faire respecter le calme et la sérénité dans les communes se trouvent très souvent démunis pour lutter contre les nuisances engendrées par certains véhicules à moteur et faire cesser des comportements insupportables pour la population. Je pense particulièrement aux pétarades des boosteurs trafiqués ou à ces automobilistes qui se croient en boîte de nuit et font profiter tout le quartier, à toute heure du jour et de la nuit, de leur goût immodéré pour la techno. On en sourit mais c'est un véritable fléau que cet irrespect d'autrui, qui génère de l'incompréhension, de la rancœur, voire des réactions particulièrement violentes du cerveau reptilien. Il est urgent de se pencher sur ce problème de vivre-ensemble.

Monsieur le secrétaire d'État, madame la présidente de la commission, mesdames et messieurs les rapporteurs, ce projet de loi fixe un cap et tente d'apporter des solutions à des problèmes concrets. C'est la raison pour laquelle nous abordons sa discussion dans le même esprit constructif. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-I.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Plus de deux mois après son adoption en première lecture par cette même assemblée, nous examinons en nouvelle lecture le projet de loi d'orientation des mobilités. Plus que jamais, au sein de cette chambre, nous avons pris le temps de dialoguer sur cette problématique essentielle pour le quotidien des Français. Nous pouvons nous féliciter du travail accompli ensemble.

Mes chers collègues, ce texte est la pierre angulaire d'un nouvel écosystème de mobilité, qui se veut plus accessible, plus durable, plus innovant. Mais il est aussi un pacte de confiance avec les territoires – et je veux à ce propos rassurer nos collègues de l'opposition et les sénateurs sur le financement des nouvelles compétences données aux collectivités : l'examen du projet de loi de finances, d'ici quelques semaines, leur permettra de s'assurer de la réalité de nos engagements.

De la même manière, je tiens à saluer l'important travail réalisé pour inscrire dans la loi, pour la première fois depuis trop longtemps, une programmation claire et sincère des infrastructures, centrée sur les besoins du quotidien, l'entretien des réseaux existants, le désenclavement des territoires ruraux.

Nous pouvons être fiers du travail que nous avons collectivement mené, depuis près de deux ans et le début des Assises de la mobilité, sur nos territoires, auprès de nos concitoyens et des entreprises, mais aussi dans cet hémicycle, où nous avons passé plus de quatre-vingt heures à débattre. Je suis d'ailleurs heureux de constater que cette satisfaction est partagée sur l'ensemble des bancs. Les 628 amendements déposés en deuxième lecture – contre 3 000 il y a quelques semaines – prouvent que nous avons su trouver ensemble de nombreux points de consensus.

Au cours de cette nouvelle lecture, le groupe La République en marche aura à cœur de consolider les avancées que nous avons su trouver ensemble, tout en préservant les équilibres du texte. Nous appelons à un travail collectif mais surtout efficace car il y a urgence. Il y a

urgence à organiser enfin les déplacements du quotidien à l'échelle de nos bassins de vie, à investir concrètement dans les infrastructures du quotidien. Il y a urgence à massifier l'usage des mobilités actives et partagées, à réduire notre dépendance à la voiture. Il y a urgence à mettre fin à l'assignation à résidence de trop nombreux Français tout en réduisant l'impact écologique des transports.

Mes chers collègues, il est de notre devoir de donner à chaque Français les moyens de sa mobilité. Dans ce but, le projet de loi d'orientation des mobilités crée de nouveaux droits pour chacun. Je veux profiter de cette tribune pour mettre en exergue une mesure en particulier : le forfait mobilités durables. Vous le savez, c'est un nouvel acquis social que nous gravons dans la loi : le droit pour chaque citoyen de pouvoir se rendre facilement sur son lieu de travail. C'est bien la moindre des choses.

Parce que notre engagement est né de notre volonté commune de simplifier le quotidien des Français, parce que notre mandat n'est rien si nous ne sommes pas intimement liés à notre territoire et à son peuple, notre mission est désormais de voter ce projet de loi, de porter sur le terrain les droits nouveaux que nous avons élaborés ensemble, pour répondre enfin à l'urgence d'une mobilité plus simple, plus durable et plus équitable pour l'ensemble de nos concitoyens. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

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

M. Jean-Marie Sermier. Après l'échec de la commission mixte paritaire cet été, nous voici pour la seconde fois dans cet hémicycle pour étudier le projet de loi d'orientation des mobilités.

Je ne reviendrai pas dans le détail sur cet échec, causé par votre incapacité à proposer le financement intégral des mesures annoncées, comme ma collègue Valérie Lacroute l'a déjà démontré. Je préfère aborder un thème qui m'est cher : la place de la ruralité dans notre pays.

M. Jean-Pierre Vigier. Enfin, on en parle !

M. Jean-Marie Sermier. Ce texte, très technique à l'origine, aurait pu faire consensus si vous n'aviez voulu continuer d'opposer les territoires ruraux aux métropoles alors que la France a besoin des deux et que le Gouvernement devrait tout mettre en œuvre pour accompagner la solidarité entre les territoires.

J'illustrerai mon propos de trois exemples simples, en commençant par l'interdiction en 2040 de la vente des véhicules thermiques en France. Voilà une vraie mesure d'affichage pour le Gouvernement !

M. Jean-Pierre Vigier. Il a raison !

M. Fabrice Brun. Ce n'est que de la communication !

M. Jean-Marie Sermier. Le réchauffement climatique est un sujet trop important pour qu'on le traite par l'esbroufe. La réalité, c'est que la France n'émet que 0,8 % des émissions de gaz à effet de serre. Ce n'est donc pas en étant le seul pays au monde à interdire les moteurs thermiques que nous réglerons les problèmes de la planète ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

Nous sommes d'accord pour promouvoir des solutions positives tel que les véhicules hybrides, hydrogènes ou électriques ou le biocarburant, mais pas pour contraindre la population inutilement. Plutôt que de les encourager, vous privez une partie des Français du seul moyen de transport à leur disposition. Plus particulièrement sanctionnés seront ceux qui vivent dans les territoires ruraux, là où, plus qu'ail-

leurs, les transports en commun sont difficiles à mettre en place. Ce n'est pas de la faute des élus : c'est tout simplement un problème de masse critique et de technologies.

M. Jean-Pierre Vigier. Tout à fait !

M. Jean-Marie Sermier. Le texte que vous nous proposez n'offre pas de garanties financières suffisantes pour permettre aux EPCI de prendre des mesures fortes. Ce n'est pas en culpabilisant ceux qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule que nous trouverons une solution à la crise climatique. Tout le monde n'habite pas dans une capitale. Dans l'immense majorité des cas, vivre à la campagne, cela veut dire devoir prendre sa voiture pour aller travailler, aller chercher ses enfants à l'école, se rendre chez le médecin ou aller acheter son pain – pour vivre, tout simplement !

Le deuxième exemple, c'est évidemment la limitation à 80 kilomètres à l'heure. *(Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

M. Jean-Pierre Vigier. Écoutez bien !

M. Jean-Marie Sermier. Face à la fronde des automobilistes et de plusieurs de nos collègues, au premier rang desquels Vincent Descoeur, votre gouvernement a accepté de revenir sur sa position en donnant aux maires le pouvoir de revenir aux 90 kilomètres-heure sur les routes communales quand cela était possible et aux présidents de conseil départemental de prendre la même décision s'agissant des voies départementales. Il sera dorénavant possible de rouler à 90 kilomètres-heure en France sauf sur les routes nationales – et encore ne connaît-on pas toutes les conditions de la réforme : il est à craindre que certains hauts fonctionnaires ne prennent des décisions difficiles à appliquer. Tant d'incohérence suscite une certaine perplexité.

Mme Valérie Lacroute. Eh oui ! Cherchez l'erreur !

M. Jean-Pierre Vigier. On marche sur la tête !

M. Jean-Marie Sermier. Que croyez-vous que les Français penseront de vous ? Une fois encore, ce sont les zones rurales qui seront le plus durement touchées puisque les limitations à 80 et à 90 kilomètres-heure coexisteront sur les itinéraires partagés par deux territoires.

Troisième et dernier exemple : le lien établi par ce texte entre le développement des villages de France et la présence de transport collectif. Il ne sera plus possible d'avoir des zones constructibles puisque l'on interdit l'étalement urbain dans le cadre du plan local d'urbanisme tant que la collectivité n'aura pas mis en place des mesures de transport urbain ! C'est une grave erreur. Votre loi va ajouter une contrainte supplémentaire pour les petites communes et fragiliser sur le plan juridique leurs documents d'urbanisme, PLU et PLU intercommunaux. Ce texte continuera à encourager nos concitoyens à habiter en ville plutôt qu'à la campagne alors que c'est contre l'enclavement des territoires qu'il aurait fallu agir. Sur ce point, je vous appelle sincèrement, monsieur le secrétaire d'État, ainsi que votre majorité, à revoir votre copie.

Voilà, mes chers collègues, où nous en sommes au début de cette nouvelle lecture. Malgré notre déception, nous aurons à cœur de continuer à travailler pour enrichir le texte et le rendre plus bénéfique pour les zones rurales. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. Bruno Millienne, rapporteur. Démago !

M. Jean-Pierre Vigier. Excellent !

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

M. Christophe Bouillon. Mes chers collègues, je voudrais vous décrire en quelques mots la démarche constructive, exigeante qui est la nôtre depuis le début du processus, entamé il y a plusieurs mois, qui nous a amenés à discuter des orientations de la mobilité, question essentielle pour l'ensemble des citoyens, cela a été dit par de nombreux collègues.

Tout a commencé il y a deux ans, avec le lancement au Palais Brongniart en septembre 2017 des fameuses Assises nationales de la mobilité, rassemblant élus de tous les territoires et chercheurs, hommes et femmes connus et reconnus pour leur investissement sur la question des transports et plus largement des mobilités. Intervenant à l'ouverture de ces assises, le sociologue Bruno Marzloff indiquait avec raison qu'il ne fallait surtout pas réduire la question des mobilités aux transports et nous appelait à adopter une approche plus globale, intégrant des questions comme l'urbanisme ou l'organisation du travail.

Les groupes de travail, ateliers et contributions ont été nombreux. Lorsque les assises ont pris fin, nous avons unanimement applaudi l'exercice et jugé qu'il en ressortait de multiples propositions à transformer. Pour reprendre l'image du rugby, il y avait de quoi transformer l'essai et, au travers d'une loi, nous doter de dispositions répondant à l'ambition des Assises de la mobilité. Certes, il a fallu attendre quelque peu. Alors que nous aurions pu imaginer commencer par élaborer une vision, celle de la loi d'orientation des mobilités, pour l'accompagner ensuite d'un texte relatif au ferroviaire puis d'une loi de programmation, le calendrier a été inversé, pour des raisons sur lesquelles je ne reviendrai pas. Quoi qu'il en soit, nous avons fini par débattre de ce texte.

Depuis les Assises de la mobilité jusqu'à l'examen du projet, nous avons constamment adopté une attitude constructive. Ainsi avons-nous participé aux assises, voire, pour certains d'entre nous, pris part aux groupes de travail. Nous avons soumis des contributions. Dans des associations d'élus ou de collectivités, nous avons nous-mêmes voulu apporter notre eau au moulin. Autant dire que nous avons cru dur comme fer à la démarche à laquelle vous nous avez conviés. Cet état d'esprit constructif a été pleinement partagé par le Conseil d'orientation des infrastructures, dont vous avez confié la responsabilité à Philippe Duron, qui fut, au cours des législatures précédentes, un pilier du groupe Socialistes et apparentés dans le domaine des transports.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Et en rugby, il en faut, des piliers !

M. Christophe Bouillon. Exactement, et c'est un homme du Sud qui parle !

Vous avez également souhaité associer les territoires à cet exercice, et faire appel à leur appréhension particulière des infrastructures. Trop souvent, il a été dit que rien n'avait été fait jusqu'alors – refrain bien connu – et que 2017 avait été l'année zéro des mobilités et des transports. Or, en faisant appel à Philippe Duron, vous avez rendu hommage au travail qu'il avait lui-même réalisé au sein de la commission « Mobilité 21 ». Dans ce cadre, il avait déjà procédé à un exercice de tri. En effet, le schéma national des infrastructures terrestres avait été l'occasion d'identifier de nombreuses infrastructures, dont toutes ne pouvaient pas être financées. Philippe Duron s'est livré avec talent à cet exercice, de telle sorte que des infrastructures routières, ferroviaires ou fluviales soient accompagnées financièrement, en réponse aux besoins qui s'exprimaient sur l'ensemble du territoire.

Convenez-en, il n'apparaît pas aujourd'hui d'infrastructure nouvelle. Un tri a plutôt été effectué, dans le dessein de réaliser une forme d'économie.

Je m'étonne d'ailleurs d'entendre que l'on ne parlera plus désormais de grandes infrastructures, mais uniquement de transports du quotidien. Un examen détaillé de la carte et de la liste des infrastructures voulues, figurant dans le rapport annexé issu des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, permet au contraire de constater qu'il s'agit de lignes à grande vitesse et d'axes autoroutiers. Autant dire que ce sont peu ou prou des infrastructures déjà connues, parmi lesquelles un tri a simplement été opéré.

Si l'on avait voulu parler de transports du quotidien, l'on aurait dû concentrer l'effort sur les petites lignes, notamment ferroviaires, susceptibles de créer des solutions alternatives pour tous ceux qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture. Ce sujet est essentiel dès lors que l'on entend traiter la question des petites lignes. Certes, il est de coutume, en pareilles circonstances, de tenir un discours sur l'héritage laissé par d'autres – c'est de bonne guerre. En la matière, soyons néanmoins prudents.

Soyons également prudents en ce qui concerne le financement de l'AFITF, dont je rappelle que Philippe Duron a été le président. Entre 2012 et 2017, le budget de l'AFITF a été abondé. Je ne suis pas certain qu'il en sera de même entre 2017 et 2022, à voir l'enthousiasme mesuré que vous manifestez à ce sujet.

Outre un état d'esprit constructif, nous avons été animés par trois exigences. La première portait sur la méthode permettant de mettre en œuvre notre ambition. Vous avez affiché à juste titre une ambition en matière de décarbonisation des transports et avez annoncé la fin des moteurs thermiques. Gardez-vous toutefois de confondre le stock et le flux. Sachant que le parc automobile français compte moins de 2 % de voitures électriques, nous avons un long chemin à parcourir. L'objectif de décarbonisation des transports terrestres nécessite de dessiner une trajectoire, mais aussi de déterminer une méthode. Tel était l'objet des amendements que nous avons déposés. La fixation d'une interdiction des véhicules thermiques à l'horizon de 2040 rend plus difficile l'atteinte de ce cap. Nous partons en effet d'un parc automobile comprenant 40 millions de véhicules, dont à peine 2 % sont électriques. Autant dire que la pente est assez raide.

Notre deuxième exigence concernait le transport aérien. Au début de l'examen du texte, il y a quelques mois, l'on semblait considérer que l'aérien ne comptait pour rien. Heureusement, grâce à la présence d'élus aux positions contrastées, ce sujet a été traité comme il se devait. Notre rapporteure Bérange Abba a déposé un amendement bienvenu sur la taxe de solidarité sur les billets d'avions, dite taxe Chirac. De la même façon, après le vote du texte en première lecture, Mme Borne a repris une de nos propositions relative à une éco-contribution de l'aérien, qui ne porte pas atteinte à la continuité territoriale et tient compte des transports aériens partant de France.

Loin d'être purement symbolique, cette question a toute son importance. Dans les premiers temps du mouvement des « gilets jaunes », alors que les griefs portaient sur la taxation carbone, beaucoup ne comprenaient pas que l'argent issu de cette dernière ne soit pas utilisé pour favoriser la transition écologique. Plus encore, beaucoup avaient le sentiment que s'exerçaient deux poids et deux mesures entre, d'une part, les

usagers de l'automobile, et d'autre part ceux du transport aérien, qui étaient exonérés de la taxation carbone. En la matière, vous avez donc choisi le bon chemin.

Il faut néanmoins aller encore plus loin. En effet, les taxes que vous proposez ont un effet « pigouvien » – du nom de l'économiste auquel elles doivent leur nom, Arthur Cecil Pigou –, c'est-à-dire qu'elles visent des comportements. Or en Suède, où de telles taxes sont mises en œuvre, l'on voit des citoyens renoncer à l'avion. La taxe ne rapporte alors pas davantage d'argent, voire conduit à en collecter moins.

Notre troisième exigence concernait le financement. Je ne reviendrai pas sur celui de l'AFITF : il en a été question dans cette enceinte, et des propositions seront formulées au cours du débat. Je m'attarderai sur le financement des collectivités qui prendront la compétence mobilité. Une attente assez forte s'exprime en la matière. Ces collectivités ont la volonté de s'engager dans la démarche, conscientes qu'elles ont intérêt à faire confiance aux territoires concernés et à utiliser tous les moyens à leur disposition. Toutefois, cela ne doit pas se traduire par un transfert de compétence sans transfert de charge. Rassurons les élus et prouvons-leur qu'ils pourront se lancer dans la dynamique et œuvrer à la suppression des zones blanches de mobilité en bénéficiant de financements.

Tel est l'état d'esprit dans lequel nous nous attacherons à améliorer encore le texte jusqu'à la fin de son examen. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOC. - M. Jean-Charles Colas-Roy et M. Jean-Marc Zulesi applaudissent également.)*

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

Mme Emmanuelle Ménard. Trente minutes ! C'est le temps alloué aux quinze députés non-inscrits pour défendre leurs amendements et s'exprimer sur un sujet essentiel : les mobilités. Autant dire rien du tout ! J'irai donc droit au but,...

M. Jean-Marc Zulesi. Comme nous !

Mme Emmanuelle Ménard. ...et vous dirai que je suis d'accord avec Mme la ministre Élisabeth Borne. Voilà donc que moi aussi, je me mets à faire de la pédagogie !

J'étais d'accord avec Élisabeth Borne quand elle a observé, en première lecture, que la mobilité était en panne en France, et que les Français en étaient les premières victimes. En revanche, je ne vous cache pas mon étonnement d'entendre la ministre affirmer que cette panne n'est pas le produit d'une inaction publique. Car de l'inaction, en ce qui concerne la ligne à grande vitesse Montpellier-Béziers-Perpignan, pour ne citer qu'elle, il y en a !

Certes, la ministre nous a confirmé cet été que l'État poursuivrait les acquisitions foncières de la ligne à grande vitesse pour un montant de 2,5 millions d'euros. Je salue cet effort, même s'il reste symbolique comparé aux 5,5 milliards nécessaires à la totalité du projet.

Depuis deux ans, je martèle la nécessité absolue de s'attacher à cette question, afin de raccrocher les wagons avec le XXI^e siècle. Chez nous, la ligne à grande vitesse signifierait qu'il y aurait moins de voitures et moins de camions sur les routes, et par conséquent moins d'émissions de CO₂. Chaque jour, pas moins de 13 400 camions passent la barrière de péage entre l'Espagne et la France. Cet argument devrait vous toucher, monsieur le ministre ! Je propose d'ailleurs, dans un de mes amendements, que la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur du transport soit inscrite dans les principes généraux du plan de mobilité.

Pourtant, nous avons toujours un train de retard, puisque les travaux ne devraient commencer qu'entre 2028 et 2032 pour le tronçon Montpellier-Béziers, et entre 2033 et 2037 pour le tronçon Béziers-Perpignan. Autant dire qu'il faudra attendre les calendes grecques pour la grande liaison entre la péninsule ibérique côté méditerranéen, la France et le nord de l'Europe !

L'aménagement de nos régions en matière de mobilité est primordial. Il nous faut des diagnostics précis et des objectifs clairs pour que plus aucune partie de notre territoire ne soit laissée pour compte, loin d'un bassin d'emploi, d'une autoroute ou d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse.

Si la crise des « gilets jaunes » a disparu des écrans télévisés, elle est toujours bien palpable chez nous. À cette crise, il faut répondre par la proximité. Cela ne s'invente pas et ne s'improvise pas. Il faut donc que l'État travaille main dans la main avec les communes, ce qui va dans le droit fil du projet de loi « Engagement et proximité » que nous discuterons prochainement, et qui vise à accorder davantage de libertés locales pour agir au plus près du terrain.

La proximité, c'est notamment répondre aux problèmes concrets des Français qui veulent se déplacer pour aller travailler. La proximité n'équivaut pas, sous couvert d'écologie, à privilégier les Français qui pourront pratiquer le covoiturage ou qui auront les moyens d'acheter une voiture à très faible émission de CO₂, au détriment de ceux qui resteront sur le bord du chemin avec leur véhicule diesel.

Les voies de circulation réservées à certaines catégories d'usagers sont peut-être une bonne idée en région parisienne ou dans les métropoles, mais ne sont pas forcément adaptées à la mobilité quotidienne en milieu rural.

La proximité, ce n'est pas non plus proposer les mêmes modes de transport à tous sans se préoccuper de leur intégration ni de leur circulation sur les chaussées. Je pense aux engins électriques dépourvus de signalétique – trottinettes, gyropodes et autres *overboards* – dont les conducteurs naviguent dans un véritable flou en matière de responsabilité civile.

Le flou prévaut également lorsque tous ces engins sont logés à la même enseigne, alors qu'ils sont éminemment différents. Je pense ici aux trottinettes tout terrain, qui sont soumises aux mêmes règles que les trottinettes urbaines alors qu'elles obéissent à des problématiques bien distinctes. Un détail, me direz-vous ? Non, car pour les entreprises qui développent des offres de circuits touristiques à l'aide de ces trottinettes tout terrain, une législation non adaptée pourrait remettre en cause la viabilité même de leur activité.

Des propositions et des remarques comme celles-ci, j'en ai des dizaines. Malheureusement, le temps que vous nous avez accordé vous conduira à légiférer en solitaire. Croyez que je le regrette. C'est bien dommage !

M. le président. La parole est à M. Sébastien Nadot.

M. Sébastien Nadot. Je pourrai voter ce texte en fonction des mesures favorables qui y seront prévues car certaines dispositions permettent d'améliorer légèrement la situation actuelle, même si tout le monde n'en profitera pas. Cependant, je n'y vois pas un projet de loi d'orientation mais une mise à jour après quarante ans d'incurie. Certes, nous partons de très loin mais ce texte minimaliste, qui témoigne d'un manque d'ambition et de confiance dans les territoires, ne permettra pas d'atteindre les objectifs fixés par la feuille de route adoptée en conseil des ministres du 26 novembre 2018.

Pour mémoire, le premier objectif était de répondre au « manque de solutions dans de nombreux territoires, qui entretient un sentiment d'assignation à résidence ». Je suis originaire d'une circonscription périurbaine et rurale du sud toulousain. La fracture territoriale y est une réalité. Qu'est-il prévu dans ce texte pour faciliter la mobilité des petites gens dans ces territoires, gilets jaunes ou pas ? Rien, ou si peu, en dehors de quelques bidouillages zélés autour du covoiturage. Le prix du carburant, les embouteillages, les occasions manquées d'obtenir un emploi resteront leur quotidien. Les nouvelles autorités organisatrices de mobilités auront beau veiller à l'existence de services d'information multimodale sur les transports, que se passera-t-il si ces transports n'existent pas ou sont mal organisés ? Qui organise ? Avec quels moyens ? La situation est toujours aussi floue.

Le deuxième objectif se rapportait à « l'urgence environnementale et climatique, qui appelle à changer nos comportements ». Or de deux choses l'une : soit il y a urgence et il faut changer de comportement, soit cet objectif relève du pur affichage. Ainsi, s'il y a urgence, le forfait mobilités durables doit être obligatoire pour les entreprises. Incitative, cette mesure est certes positive...

M. Jean-Charles Colas-Roy. Ah !

M. Jean-Marc Zulesi. Tout de même !

M. Sébastien Nadot. ...et je me félicite qu'elle concerne aussi bien le secteur privé que la fonction publique mais le changement culturel impose que tout le monde s'y mette !

La réponse à l'urgence climatique est systémique. En ne contraignant pas les acteurs économiques à jouer le jeu, vous risquez de bloquer les bonnes réponses pouvant naître du système ! En témoigne la frilosité avec laquelle vous accueillez la proposition de limiter les trajets en avion quand les trains peuvent s'y substituer raisonnablement. Vous avez d'ailleurs répondu à M. Ruffin que cette mesure serait contraire à la Constitution.

Le troisième objectif consistait à dépasser « les impasses d'une politique d'infrastructures tournée vers les grands projets et non financée depuis des décennies ». Je suis bien placé pour en parler : voilà trente ans que la promesse de relier Paris à Toulouse en TGV n'est pas tenue ! Et il en est de même pour la ligne Montpellier-Perpignan ! Comment peut-on refuser cet indispensable aménagement du territoire de la France métropolitaine ? Bon sang, regardez une carte ! Le géographe Jean-François Gravier a analysé, dans son ouvrage paru en 1947, *Paris et le désert français*, comment la macrocéphalie parisienne pouvait nuire au reste du territoire. Soixante-dix ans plus tard, nous en sommes toujours là !

M. Jean-Charles Colas-Roy. Et Paris-Bordeaux ? Et Paris-Strasbourg ? Et Paris-Marseille ?

M. Sébastien Nadot. Toujours Paris, en effet ! Bordeaux-Toulouse : non !

Tout au plus ce projet de loi d'orientation consent, du bout des lèvres, à ce que l'Occitanie trouve par elle-même les financements nécessaires à ses nouvelles lignes. Vous êtes grands seigneurs ! Et que de temps perdu encore...

Quant au dernier objectif que vous vous étiez promis d'atteindre, celui d'une « révolution de l'innovation et des pratiques, qui constitue une formidable opportunité », les bras m'en tombent. Le véhicule autonome – celui sans chauffeur – serait ainsi la solution miracle ! Mais nous nous

moquons bien du fait que les véhicules soient autonomes ou non ! Ce sont les gens qui ont besoin de l'être dans leurs mouvements !

Et c'est pour cet objectif que vous vous apprêtez à manquer trois marches. La première est celle du vélo, la solution individuelle – quoi de plus autonome que ce moyen de transport ? Tiendrez-vous les promesses budgétaires du plan vélo ? Rien n'est clair dans ce texte. Rendez-vous est pris pour les batailles que constitueront l'examen des projets de loi de finances des sept prochaines années !

La deuxième est celle de la meilleure solution collective qui soit, le train. Où est le plan train ? Train de nuit, train qui prend les vélos, trains pour les petits villages, train qui va vite, train en bon état, train à l'heure, train plutôt qu'avion, train qui met les camions sur les rails plutôt que sur les routes et – puisque vous semblez accros à l'innovation – train Hyperloop qui relierait Paris à Toulouse en cinquante minutes ! Pourquoi ne pas repenser une filière industrielle du train ?

Je conclurai par l'essentiel : votre manque d'ambition pour trouver des solutions aux problèmes de mobilité, dont vous n'avez pas pris conscience, que rencontrent dans leur vie quotidienne les personnes atteintes d'un handicap.

M. le président. La parole est à M. Ludovic Pajot.

M. Ludovic Pajot. On ne peut aborder un débat relatif aux mobilités sans poser la problématique des inégalités de traitement dont font l'objet les territoires ruraux d'un côté, et les grands ensembles métropolitains de l'autre.

Je ne clouerais pas au pilori les métropoles et les agglomérations qui ont leur utilité, ne serait-ce qu'en étant sources de dynamisme économique. Je veux simplement pointer une réalité à laquelle nous sommes chaque jour confrontés sur le terrain : la disproportion insupportable entre les moyens attribués à nos concitoyens des zones urbaines et ceux des zones rurales.

Au-delà du cas emblématique de la politique de la ville, qui a souvent conduit à déverser des milliards dans des quartiers sans que cette manne leur permette de se développer, l'espoir de mobilité se révèle bien souvent comme une pure chimère à celui qui parcourt nos villes et villages. Comment faire de la mobilité une réalité pour celui qui vit dans une zone où la petite ligne SNCF, faute d'être rentable, vient d'être supprimée ? Ce débat peut être difficile à comprendre pour certains élus métropolitains hors-sol, mais il est une réalité quotidienne pour nos compatriotes vivant dans des zones reculées.

Ces fractures territoriales, qui font tant de mal à notre cohésion nationale en creusant injustement les inégalités entre les Français selon leur lieu de résidence, ne se régleront pas à coup de belles déclarations péremptoires auxquelles nous sommes hélas habitués. L'action du Gouvernement, dans ce domaine comme dans bien d'autres, n'est pas à la hauteur des véritables enjeux. Surtout, on ne retient pas les outils qui permettraient de résoudre ces problèmes.

Prenons l'objectif de décarbonation d'ici 2050 et d'arrêt de vente des véhicules à énergie fossile d'ici 2040. Outre le fait qu'une politique d'aides fiscales a largement incité les Français, durant de nombreuses années, à privilégier les véhicules diesel qui sont aujourd'hui bannis, l'arrêt de la vente de ce type de véhicules doit s'inscrire dans une logique globale de conversion effective de notre parc automobile, notamment vers l'hydrogène, ce qui est très loin d'être acquis.

Le plan de 100 millions d'euros annoncé par l'éphémère ministre de la transition écologique et solidaire Nicolas Hulot n'était évidemment pas à la hauteur, au regard de la Chine qui prévoit d'investir près de 8 milliards de dollars en dix ans ou, plus près de chez nous, de l'Allemagne qui décide un plan de 250 millions d'euros, accompagné d'un investissement annuel de 25 millions d'euros. Dans ce domaine aussi, rien ne vous interdit d'être ambitieux.

Il me semble en effet difficile d'expliquer aux habitants de ma circonscription, dont le pouvoir d'achat a encore été fragilisé ces derniers mois, qu'ils devront soit se passer de leurs voitures, soit investir plusieurs milliers d'euros supplémentaires pour répondre aux nouvelles normes écologiques. J'entends déjà certains nous vanter les mérites de la voiture électrique mais il est évident que ce moyen de locomotion n'est pas aussi écologique qu'on le prétend, ne serait-ce qu'en raison de la production de l'électricité qui a parfois pour origine des combustibles fossiles.

Par ailleurs, la production et le recyclage des batteries soulèvent de nombreuses questions, sans compter les conséquences pour l'environnement, qui sont loin d'être neutres.

Le vélo peut être un moyen de transport intéressant mais, aussi bénéfique soit-il, il ne saurait se substituer en toutes circonstances à l'automobile.

L'écologie doit être au cœur de nos politiques publiques. C'est une demande forte de nos concitoyens mais elle doit cesser d'être punitive et idéologique. L'urgence, que j'avais déjà soulevée en première lecture, est de désenclaver nos zones rurales. Comment redynamiser ces territoires si on accepte de laisser les services publics disparaître les uns après les autres ? Nous devons casser au plus vite ce cercle vicieux : diminution des moyens de transport, disparition des services publics, désertification médicale.

L'offre de services ne peut être intégralement numérique comme cela tend à se généraliser. Nous vous invitons par conséquent à tirer les leçons de ces derniers mois de tensions. Les Français vous ont envoyé des messages clairs : une fiscalité plus juste, l'amélioration de l'accès aux services publics de l'État et de la prise en compte des spécificités territoriales. Si ce projet de loi comporte certaines améliorations à la marge, il ne permettra pas de régler durablement les problèmes évoqués. Nous nous abstenons donc.

M. le président. La parole est à M. Sébastien Chenu.

M. Sébastien Chenu. La réduction des inégalités territoriales, l'amélioration des offres de déplacement au quotidien et l'accélération de la transition énergétique doivent être des priorités de toute politique de transports publics. Cependant, ces grands objectifs ne s'incarnent dans ce projet de loi qu'au travers de mesures trop vagues, au financement incertain quand elles ne sont pas polluées par le soupçon d'une volonté d'ubériser à marche forcée le secteur des transports.

Le Rassemblement national alerte depuis de nombreuses années les gouvernements successifs quant à la fracture territoriale qui s'accroît entre les grandes métropoles d'une part et les villes moyennes et les zones rurales d'autre part. Les métropoles, gavées d'argent public, bénéficient d'une offre de services publics abondante et de solutions de transports modernes et variées. Au contraire, les zones périphériques et rurales sont toujours plus enclavées, créant à juste titre chez les habitants le sentiment d'être laissés pour compte. Est-il acceptable qu'après 20 heures, Denain, principale ville de ma circonscription, soit inaccessible en train alors que la métropole lilloise ne se situe qu'à une cinquantaine de kilomètres ?

Tant que la logique de concentration des réseaux de transport en étoile autour des métropoles ne sera pas brisée, le phénomène de métropolisation, qui exclut de nombreuses villes de plus en plus enclavées, sera encouragé.

C'est pourquoi nous avons proposé, par voie d'amendement, une nouvelle organisation, en toile d'araignée, qui privilégie la connexion entre les villes moyennes et les territoires pauvres en services publics. Dans ma circonscription, malgré l'augmentation constante du nombre d'usagers, plusieurs gares de proximité voient leur exploitation diminuer quand il n'est pas décidé leur fermeture pure et simple. Les usagers se retrouvent obligés de réaliser leur trajet quotidien en voiture, voire de déménager pour conserver leur emploi ou en obtenir un. Ainsi, un Français sur dix déclare avoir dû renoncer à un emploi ou à une formation à cause de problèmes de transport. C'est pourquoi nous avons proposé que le maintien en exploitation des petites lignes ferroviaires et des gares de proximité soit inscrit comme un grand objectif de cette loi d'orientation des mobilités.

L'accélération de la transition énergétique est louable. À terme, la sortie du diesel et du tout thermique est un objectif de bon sens. Mais ce n'est pas en instaurant une écologie punitive qui sanctionne et laisse de côté les plus fragiles, lesquels n'ont pas les moyens de s'acheter un véhicule propre à plus de 35 000 euros, que la transition énergétique sera menée avec succès – Ludovic Pajot l'a très bien dit. L'interdiction de l'ensemble des véhicules thermiques à l'horizon de 2040 n'a pas de sens si, en parallèle, diminue le montant de la prime à la casse.

La recherche et la promotion des énergies alternatives restent largement lacunaires. C'est pourquoi nous proposons depuis longtemps un vaste plan hydrogène qui permettrait à la France de combler son retard dans ce domaine. D'autres pays mènent une politique destinée à approfondir la recherche sur cette énergie d'avenir, mais vous avez choisi, au contraire, de réduire l'an dernier les crédits disponibles.

Ce projet de loi d'orientation des mobilités est aussi, malheureusement, entaché par le soupçon d'une ubérisation à marche forcée. Après les ambulances et les taxis, le Gouvernement s'attaque désormais aux auto-écoles. Les petites auto-écoles, qui représentent parfois l'un des derniers commerces de proximité dans certaines petites villes, sont priées de s'effacer devant des plateformes internet qui se retrouveront en situation de quasi-monopole et dont rien – au contraire ! – ne permet d'assurer qu'elles offriront un service de meilleure qualité à un prix plus abordable que la petite école traditionnelle qui a pignon sur rue.

Une nouvelle fois, ce Gouvernement prouve sa déconnexion totale avec le quotidien des Français en poursuivant la politique des transports menée depuis trente ans : privatisations et ubérisation généralisée.

En deuxième lecture, nos inquiétudes perdurent et s'aggravent. Ce texte affiche des objectifs louables mais ne permet pas de mener une transition écologique ambitieuse. Il engage au contraire une marche forcée vers la numérisation et l'ubérisation de l'économie, de notre société entière.

À terme, mais c'est peut-être votre volonté, vous aurez transformé notre pays en un immense centre commercial.

M. le président. La discussion générale est close.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. Je ferai quelques réponses rapides à ces diverses interventions. Elles ont révélé des points d'accord, des divergences et quelques désaccords francs.

Tout d'abord, M. Potier a évoqué une loi sans moyens. Je tiens néanmoins à rappeler que ce texte porte la programmation budgétaire à 13,4 milliards d'euros pour la totalité du quinquennat. Cela représente une augmentation de 40 % des investissements dans les transports du quotidien, c'est-à-dire dans les réseaux, qui sont en état notoire de dégradation, ainsi que dans le désenclavement des territoires ruraux, sujet éminemment actuel dans nombre de circonscriptions.

Je peux d'autant moins laisser passer cette remarque que nous avons connu par le passé des lois de programmation qui n'étaient pas financées dans les faits et que Mme Borne a fourni des efforts importants pour garantir le financement de cette loi durant l'intégralité de la période budgétaire.

Je ferai ensuite cette brève remarque à Mme Lacroute, qui proposait de recourir à la TICPE pour financer les dépenses de mobilité des collectivités territoriales : l'assiette que vous proposez étant plus étroite que celle de la fraction de TVA prévue, ce changement aurait pour conséquence, à taux de prélèvement constant, de diminuer les ressources des collectivités territoriales. Cela irait à l'encontre de l'objectif de votre proposition.

Je tiens par ailleurs à évoquer deux points concernant le transport ferroviaire.

Premièrement, M. Bouillon a cité la mission sur les petites lignes dont j'avais réclamé la constitution lorsque j'étais rapporteur du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Le rapport de M. Philizot, en cours de finalisation, comportera deux parties : la première, un état des lieux des infrastructures ligne par ligne chiffrant le coût des travaux de pérennisation, sera rendue publique à la fin du mois de septembre ou au début du mois d'octobre.

Deuxièmement, j'évoquerai un point d'actualité qui mettra en perspective l'interpellation de M. Wulfranc au sujet de la ligne Perpignan-Rungis. Ce train saisonnier cesse de circuler le 15 juillet et reprend traditionnellement son service au début du mois de novembre.

Depuis quelque temps, il est vrai, ce train n'a plus suffisamment de marchandises à son bord. À l'invitation de la région Occitanie, Mme Borne a donc réuni autour de la table les chargeurs et les marchés de Rungis et de Perpignan, pour faire en sorte que ce train atteigne de nouveau un équilibre économique. Nous sommes tous deux d'accord sur ce point : le fret ferroviaire doit retrouver sa pertinence. Grâce aux efforts conjugués des différents partenaires, nous avons bon espoir que le train Perpignan-Paris redevienne opérationnel à partir du 28 octobre prochain.

Enfin, M. Demilly a appelé de ses vœux une transition écologique du réel et évoqué l'idée d'une filière de carburants durables dans l'aviation. Cette piste me semble tout à fait praticable. Nous possédons une filière aéronautique d'excellence, avec des constructeurs et des opérateurs de taille mondiale. Nous disposons des technologies nécessaires, qui sont relativement simples, comme les huiles usagées ou les produits de la filière sucre.

Pour que cette idée se concrétise devant les Français, il faut absolument raccourcir le temps nécessaire à la constitution de ces filières. Nous démontrerons ainsi que la transition écologique peut advenir y compris dans le secteur aérien, qui a été récemment pointé du doigt à plusieurs titres.

Voilà en quelques mots ce que je voulais vous dire. Je n'entamerai pas le débat concernant la limite de vitesse à 80 kilomètres-heure car j'aurai sans doute l'occasion de m'exprimer longuement sur le sujet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Vincent Descoeur. Oui, nous allons vous l'offrir !

DISCUSSION DES ARTICLES

M. le président. J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, les articles du projet de loi.

Je rappelle qu'à la demande du Gouvernement, la discussion du titre I^{er} A est réservée. En conséquence, nous examinons le titre I^{er}.

Article 1^{er}

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Comme vous tous ici, j'ai eu cet été de nombreux échanges concernant la mobilité, qui est un vrai sujet du quotidien. Que nous disent les acteurs de terrain ? Que ce projet de loi est intéressant et qu'il constitue une bonne boîte à outils. Ils s'interrogent néanmoins au sujet des moyens, car c'est là que le bât blesse.

Vous me répondrez, monsieur le secrétaire d'État, que la première lecture du texte a permis d'attribuer un solde de recettes de TICPE à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et que les modalités de financement de ce texte se trouvent dans le prochain projet de loi de finances.

Mais tout cela n'est que du bla-bla pour les Ardéchois quand on sait que, depuis 2012, quatorze points dangereux ont été identifiés par la DREAL – Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – sur la route nationale 102, sans que ces signalements aient été suivis d'aucune initiative politique.

M. Vincent Descoeur. Comme souvent !

M. Fabrice Brun. Je le rappelle, il s'agit de la seule route nationale dans un département qui ne compte ni autoroutes, ni trains de voyageurs.

La semaine dernière, un homme a perdu la vie au carrefour de La Fayette, à mi-chemin entre Lesperon et Coucouron. L'État doit prendre ses responsabilités et sécuriser la RN102 : il y a urgence, monsieur le secrétaire d'État !

En ce qui concerne les autorités locales organisatrices de la mobilité, je pose clairement la question : quels nouveaux moyens leur seront attribués pour organiser une offre de transport partagée et intermodale dans les zones peu denses ?

Voilà pourquoi nous défendons l'idée d'allouer une fraction des recettes de la TICPE au financement des nouveaux services de mobilité par les collectivités locales. Je vous invite à l'examiner avec attention ; elle est meilleure que celle d'alimenter sans fin le budget général de l'État et elle apporte une réponse concrète aux nombreuses voix qui, comme moi, regrettent qu'une part si faible des taxes sur les carburants soit affectée à la transition écologique. (« *Très bien !* » et *applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements, n^{os} 305, 9, 36, 261 et 306, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 9, 36 et 261 sont identiques.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n^o 305.

M. Fabrice Brun. Je souhaite ici appeler l'attention sur les spécificités des zones de montagne et des zones de revitalisation rurale en matière de mobilité. L'offre de mobilité est nécessairement plus difficile à organiser dans ces zones peu denses qui cumulent les handicaps en matière d'enclavement, de sinuosité et d'altitude – vous saurez de quoi je parle, monsieur le secrétaire d'État, si vous expérimentez un jour la burlle sur la montagne ardéchoise.

Nous demandons donc que les ZRR et que les zones de montagne figurent au premier rang des priorités.

M. le président. La parole est à M. Vincent Rolland, pour soutenir l'amendement n^o 9.

M. Vincent Rolland. Dans le prolongement des propos que tenait à l'instant M. Brun, cet amendement vise à inscrire l'importance du désenclavement des massifs de montagne parmi les objectifs de programmation des infrastructures, car celles-ci revêtent en la matière une importance cruciale.

Il ajoute également un objectif d'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs par la fluidification du trafic routier, en particulier dans les territoires transfrontaliers.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 36.

M. Vincent Descoeur. Nous avons déjà longuement débattu de ces amendements en commission, raison pour laquelle je ne présenterai que celui-ci.

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

M. Vincent Descoeur. C'est une manière d'accueillir M. le secrétaire d'État, puisque j'avais initialement défendu cet amendement devant Mme Borne.

À l'instar de mes deux collègues, je rappellerai que la mobilité est un sujet particulièrement délicat dans ces territoires; franchir un col ou enjamber des gorges est à la fois plus compliqué et plus coûteux. La question de l'accès à ces massifs et des difficultés que peuvent rencontrer celles et ceux qui ont choisi d'y habiter mérite qu'une telle spécificité soit inscrite dans le texte de loi.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Louwagie, pour soutenir l'amendement n^o 261.

Mme Véronique Louwagie. Cet amendement, proposé par mon collègue Martial Saddier, est identique à ceux qui viennent d'être défendus. Il vise à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance du désenclavement des massifs de montagne, dont les particularités, notamment dans les territoires transfrontaliers, méritent cette mention.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n^o 306.

M. Fabrice Brun. Cet amendement rédactionnel prévoit de renforcer l'alinéa 5 de l'article 1^{er} en insistant sur les notions de mobilité quotidienne et de fluidité du trafic routier, singulièrement dans les massifs de montagne et les territoires insulaires.

J'illustrerai mon propos d'un rapide exemple de terrain: les territoires ardéchois présentent beaucoup de vallées, donc beaucoup de ponts. J'ai personnellement interrogé récemment la DREAL de la région Auvergne-Rhône-Alpes; elle doit conduire un diagnostic des ouvrages, et notamment des ponts, sur certains itinéraires, en particulier sur la RN102 qui n'aura bientôt, monsieur le secrétaire d'État, plus aucun secret pour vous. (*Sourires.*)

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce débat a déjà eu lieu en première lecture, où il avait duré un certain temps.

M. Vincent Descoeur. Débat passionnant!

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ma réponse sera donc redondante avec celle que j'avais apportée la première fois: si nous entendons vos remarques, nous considérons que ces amendements sont tous satisfaits.

Dans le projet de loi initial, déjà, le texte proposé pour l'article L. 1111-3 du code des transports imposait la prise en compte des enjeux du désenclavement et de l'aménagement du territoire dans la programmation des infrastructures. Or, en première lecture, le Sénat y a ajouté une mention explicite des massifs de montagne et des territoires insulaires, pourtant déjà couverts par la notion de désenclavement. L'Assemblée a conservé cette rédaction.

Par ailleurs, comme je l'ai déjà dit en commission, si je comprends les problèmes auxquels sont confrontés les territoires concernés, allonger l'énumération des zones à désenclaver pourrait amener, a contrario, à faire oublier celles qui ne figureraient pas dans la loi.

M. Vincent Descoeur. C'est plus compliqué que ça!

M. Bruno Millienne, rapporteur. Par exemple, pourquoi la plupart des amendements déposés mentionnent-ils uniquement le transport routier comme moyen de désenclavement? Il existe pourtant d'autres formes de mobilité.

M. Vincent Descoeur. Vous pouvez toujours proposer un sous-amendement!

M. Bruno Millienne, rapporteur. Demande de retrait ou avis défavorable. Dès la première lecture, le Parlement a pris en compte les besoins des massifs de montagne.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je comprends votre volonté d'insister sur ces spécificités et je me rappelle que nous avons déjà eu ce débat en commission lors de la première lecture.

Ces amendements me semblent satisfaits par l'alinéa 5 de l'article 1^{er} qui indique que « dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment des massifs de montagne ». Par ailleurs, un amendement adopté à l'initiative de Bérengère Abba reprend cette formulation à la fin de la partie relative à la programmation des investissements. Avis défavorable sur l'ensemble de ces amendements.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Je tenais à apporter cette précision utile à M. le rapporteur : quand on vit dans un département qui ne compte ni train de voyageurs, ni aéroport, ni voie navigable, ni autoroute...

M. Vincent Descoeur. Ça fait beaucoup pour un seul département !

M. Fabrice Brun. ...vous comprendrez que l'on se concentre sur l'enjeu routier, et notamment sur la seule route nationale existante, épine dorsale qui relie toute l'Ardèche méridionale et la montagne ardéchoise à la vallée du Rhône d'un côté, à l'A75 et au Massif central de l'autre.

Bien sûr, nous souhaiterions pouvoir nous appuyer sur d'autres modes de transport. Mais chez nous, la voiture est l'outil numéro un de la mobilité, même si elle est appelée à être partagée et décarbonée. Nos amendements ne font que refléter cette réalité.

(L'amendement n° 305 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n° 9, 36 et 261 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 306 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 582 et 633.

L'amendement n° 582 de Mme Marie-Christine Dalloz est défendu.

La parole est à M. Arnaud Viala, pour soutenir l'amendement n° 633.

M. Arnaud Viala. Cet amendement vise à introduire, à côté d'une mention spécifique relative aux territoires insulaires, une formule exprimant la particularité des territoires de moyenne montagne et ruraux. Si on considère que l'insularité justifie l'instauration de dispositions spécifiques, il nous apparaît également essentiel que les particularités des territoires de moyenne montagne – pas toujours identiques à celles des territoires de montagne stricto sensu – et des territoires ruraux soient explicitement mentionnées dans la loi.

En effet, ces territoires rassemblent environ 15 millions de Français – soit un sixième de la population totale. Si nous voulons que ces territoires restent habités, les infrastructures doivent être au rendez-vous. C'est sur ce point que je souhaite conclure : il n'est pas seulement question de mobilité mais aussi de la capacité de notre pays à poursuivre l'aménagement de ses territoires et le maintien de ses populations. Nous tenons donc à la présence de ces deux mentions dans le texte.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Avis défavorable, avec la même argumentation que pour l'amendement précédent, finalement très proche.

(Les amendements identiques n° 582 et 633 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Rolland, pour soutenir l'amendement n° 6.

M. Vincent Rolland. Les enjeux liés à la carte scolaire doivent être également pris en compte dans la programmation des infrastructures. Les déplacements en bus vécus quotidiennement par des centaines de milliers d'élèves nécessitent en effet des aménagements importants.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement a déjà été rejeté en première lecture. C'est l'organisation des services de transport scolaire, plutôt que la programmation générale des infrastructures, qui doit impérativement tenir compte de la carte scolaire. Pour cette raison, je demande le retrait de l'amendement ou donne un avis défavorable.

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

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

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

M. Vincent Rolland. La carte scolaire donne lieu aussi à des aménagements particuliers, notamment pour rétablir l'équilibre entre certains collèges dépeuplés et d'autres mieux pourvus. Du point de vue de l'aménagement du territoire, les infrastructures doivent en tenir compte.

Mme Marie-Christine Dalloz. Ce serait une avancée !

(L'amendement n° 6 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 499.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement déposé par ma collègue Vainqueur-Christophe, vise à faire de la continuité territoriale l'un des enjeux de la programmation des infrastructures. Une telle mention n'aurait rien de superfétatoire puisqu'elle aurait notamment des effets en ce qui concerne les liaisons aériennes.

L'amendement a été rejeté en première lecture. Si ma collègue se permet d'insister, c'est parce que l'on a besoin de ce concept pour conduire des politiques adaptées aux particularités insulaires. La notion de continuité territoriale parle à des millions de Français ; il serait donc dommage qu'elle ne figure pas dans le projet de loi alors même que l'on souhaite y inscrire, dès les premiers articles, des objectifs forts.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Bouillon, il existe une incompréhension à ce sujet : le principe de la continuité territoriale est déjà inscrit dans notre droit, et le projet de loi ne le remet nullement en cause. Votre amendement est donc satisfait. Nous en demandons donc le retrait, faute de quoi l'avis serait défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Cet amendement me paraît en effet superfétatoire dans la mesure où les dispositions que vous évoquez sont déjà incluses dans le code des transports. À droit constant, votre amendement est donc satisfait.

(L'amendement n° 499 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 99 et 193.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 99.

M. Vincent Descoeur. L'amendement précédent évoquait les zones de montagne, celui-ci propose d'identifier plus largement les zones rurales éloignées des grandes métropoles et donc des grandes infrastructures dites modernes. Le principe est d'inscrire dans la loi que ces zones, qui souffrent déjà de handicaps, pourraient être prioritaires en ce qui concerne la création de nouvelles infrastructures.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n^o 193.

M. Jean-Yves Bony. Cet amendement est identique au précédent. Il vise à considérer les zones rurales et de montagne comme prioritaires en terme d'investissements.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. C'est dit une bonne fois pour toutes! Cela ne sert à rien de le répéter à chaque fois.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je vais répéter ce qui a été dit en commission lors de la première lecture et de nouveau en deuxième lecture. Votre préoccupation est tout à fait justifiée mais elle est satisfaite par la rédaction des alinéas 5 et 6 de l'article 1^{er}. L'alinéa 5 dispose que la programmation des infrastructures doit prendre en compte les enjeux du désenclavement, et ce pour tous les territoires. L'alinéa 6 dispose que « la programmation des infrastructures et le déploiement des services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique ». Cela concerne donc les zones rurales ou de montagne éloignées évoquées dans votre amendement. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

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

(Les amendements identiques n^{os} 99 et 193 ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 256 de M. Martial Saddier est défendu.

Quel est l'avis de la commission?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable car cet amendement est satisfait par l'alinéa 5 de l'article 1^{er}.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis : l'alinéa 5 évoque en effet les enjeux transfrontaliers.

(L'amendement n^o 256 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 258 de M. Martial Saddier est défendu.

(L'amendement n^o 258, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n^o 260 de M. Martial Saddier est défendu.

(L'amendement n^o 260, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n^{os} 37, 79, 152, 561 pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 79, 152 et 561 sont identiques.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 37.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit d'un amendement visant à poser le principe selon lequel un chef-lieu de département ne devrait pas être situé à plus de 50 kilomètres ou quarante-cinq minutes en voiture d'une autoroute ou d'une gare TGV. Dans le passé, certaines lois avaient affiché un tel principe.

M. Fabrice Brun. Pour la présence postale.

M. Vincent Descoeur. On pourrait dire qu'il ne s'agit là que de bonnes intentions, si ce n'est qu'il faut tout de même envoyer des signaux aux territoires concernés. Je prends le cas du département que je connais le mieux, le chef-lieu, Aurillac, ne répond pas à ces critères puisque la ville est distante d'une heure quinze de l'autoroute la plus proche et que la première gare TGV rencontrée sur le trajet permettant de gagner Paris – en passant par exemple par Limoges – est la gare de Lyon! Autrement dit, aucune gare TGV n'est accessible pour se rendre dans la capitale. D'où l'idée d'afficher un objectif ambitieux, à l'heure où l'on veut, comme l'ont dit plusieurs rapporteurs, envoyer des messages à des habitants des zones rurales inquiets du traitement qui leur est réservé.

M. Fabrice Brun. Aurillac, Aubenas, même combat!

M. le président. L'amendement n^o 79 de Mme Emmanuelle Anthoine est défendu.

Il en est de même de l'amendement n^o 152 de M. Jean-Yves Bony.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n^o 561.

Mme Marie-Christine Dalloz. Le cas du Cantal a été cité, je pourrais longuement parler de celui du Jura, où des villes comme Saint-Claude, Morez ou Champagnole – des bassins de vie mais aussi économiques, industriels – sont isolés, absolument loin de tout. Cette circonscription ne dispose d'aucune autoroute – la plus proche se situant à une heure de Saint-Claude –, d'aucune gare, ni d'aucun aéroport, évidemment. Même l'hôpital local vient de fermer plusieurs services! Ce que nous voudrions vous faire comprendre, c'est que vous avez suscité de l'espoir avec ce projet de loi mais qu'en réalité, rien ne changera demain. Vous passez à côté d'une vraie question d'aménagement du territoire, et ratez une occasion, celle de concentrer l'attention sur des territoires très enclavés et ruraux et de dire à leurs populations que des perspectives existent et que nous sommes là pour répondre à leurs besoins.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous allons une fois encore revenir sur une discussion que nous avons déjà eue. Nous comprenons bien sûr votre préoccupation. Bien d'autres

territoires sont d'ailleurs dans la même situation que les vôtres. Mais si nous avons reproché aux sénateurs l'adoption de cet amendement en première lecture, c'est parce qu'il s'appuie sur une volonté d'appliquer mécaniquement un même principe à tous les territoires, au risque de porter atteinte à la crédibilité de la loi ; en effet, ce qui est possible dans certains territoires ne l'est pas forcément dans d'autres. En outre, une telle disposition est contraire au principe de libre administration des collectivités territoriales – puisqu'il reviendra à ces dernières d'organiser les mobilités dans leurs territoires selon le cadre défini par la loi. Enfin, elle va dans le sens d'une politique menée depuis plus de trente ans, celle du tout-TGV, à laquelle nous voulons justement mettre un terme. Le TGV, oui, mais là où c'est utile. Je demande donc le retrait de ces amendements, faute de quoi l'avis serait défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis. La rédaction proposée tend à effacer certaines dimensions géographiques et sociologiques. Du fait d'une application trop mécanique, elle me semble inadaptée. Mais la vraie garantie dont dispose les territoires, c'est bien ce projet de loi, qui prévoit un financement des infrastructures à hauteur de 13,4 milliards d'euros, soit 40 % de plus pour les transports du quotidien, ce qui inclut l'entretien des réseaux – comme vous le savez vétustes et parfois très dégradés – et un plan de désenclavement des territoires ruraux. Voilà une réponse concrète aux besoins des territoires.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Ce que je viens d'entendre me laisse pantoise. La stratégie n'est en effet plus fondée sur le tout-TGV, mais plutôt sur l'aménagement des lignes existantes. Cependant, quand la dernière ligne de train a été fermée par la SNCF, je ne vois pas comment une amélioration serait possible ! Or plusieurs territoires, dont Saint-Claude, souffrent d'un tel handicap.

Le rapporteur affirme que réclamer dans tous les territoires une application rigoureusement identique du même principe porterait atteinte à la crédibilité de la loi. Mais nous ne demandons rien de tel ; nous voulons simplement rendre possibles des réponses à des situations spécifiques. Car le drame, chez nous, est que nous avons le sentiment que rien ne changera, que votre loi n'apportera aucune amélioration. C'est bien cela, le handicap. Mais vous ne voulez pas l'entendre parce que vous ne connaissez pas ces territoires, totalement abandonnés.

Se soucier de la mobilité des Parisiens est une très bonne chose, mais Paris n'est pas toute la France, et les ruraux n'ont pas les mêmes préoccupations. Mais cela, vous ne voulez pas l'entendre ! (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Charles Colas-Roy. Procès d'intention !

Mme Danielle Brulebois. Caricature !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Quel mépris !

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. C'est désagréable !

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

M. Vincent Descoeur. Sans faire de polémique, il est difficile, dans certains territoires, d'entendre que l'on va mettre fin au tout-TGV. Le tout-TGV, on n'a aucune idée de ce que cela signifie lorsque l'on habite en Auvergne, où il n'y a pas un seul kilomètre de ligne à grande vitesse. Par ailleurs, on ne peut pas prétendre en limiter la construction « là où c'est utile » : le TGV, c'est utile pour tous les Français, y compris ceux qui résident dans le Cantal.

M. Fabrice Brun. Il a raison.

M. Vincent Descoeur. Sereinement, posément, la seule chose que nous disons, c'est que certains territoires attendent depuis longtemps des infrastructures dignes de ce nom, et que des critères objectifs incitent à leur prêter attention. Le Cantal dispose d'une seule route nationale comprenant certaines portions sinueuses sur lesquelles la vitesse est limitée à 30 kilomètres-heure. Il n'y a que M. Barbe pour la qualifier de « belle route » ! Et vous connaissez, monsieur le secrétaire d'État, l'état des lignes ferroviaires qui nous permettent de rejoindre Brive puis Limoges. Ces territoires sont donc en droit d'imaginer qu'ils puissent être un jour prioritaires, sans demander de faveur particulière.

M. le président. La parole est à M. Arnaud Viala.

M. Arnaud Viala. Monsieur le secrétaire d'État, vous étrenez votre fonction avec ce texte. Cette partie-là est pour nous essentielle. Je dois dire que je suis un peu surpris d'entendre M. le rapporteur affirmer que l'on ne construira une ligne à grande vitesse ou des infrastructures autoroutières que dans les territoires qui le méritent.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il a dit cela, vraiment ?

M. Arnaud Viala. Oui, oui, ce sont vos mots, monsieur le rapporteur !

Je sais que vous vous efforcez d'aller sur le terrain puisque vous êtes venu chez moi, dans un territoire « qui ne le mérite pas ». En effet, il ne dispose pas de TGV à l'heure actuelle, et je déduis de vos propos que nous n'en aurions en réalité pas besoin. Or ce point est crucial pour la façon dont nous allons construire les mobilités de demain.

C'est précisément parce que nous refusons qu'il y ait des territoires et des Français de seconde zone, qui n'auraient pas accès aux grands centres, aux zones de développement économique, au travail, à l'emploi et aux lieux de formation pour leurs enfants, que nous revendiquons, pour les territoires ruraux ou de moyenne montagne, compte tenu de leurs handicaps naturels, un effort de solidarité supplémentaire, de la part de l'État, pour la réalisation d'infrastructures que les collectivités locales ne sont pas à même de réaliser elles-mêmes ; or, monsieur le rapporteur, vous les avez appelées à se débrouiller sur ces sujets.

Que je sache, aucune collectivité locale, fût-elle située dans une grande région, ne peut construire des lignes à grande vitesse ou des autoroutes. Dire ici, à l'Assemblée nationale, que ces territoires ne méritent pas de telles infrastructures et ne les mériteront jamais, c'est grave.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Fabrice Brun. Cela mérite en effet des précisions !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne puis, monsieur Viala, vous laisser interpréter mes propos dans le sens où vous l'avez fait.

S'agissant de la fermeture de la ligne SNCF dont parlait Mme Dalloz, un petit effort de M. Wauquiez, je pense, aurait permis de la laisser ouverte. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Danielle Brulebois. Tout à fait !

M. Bruno Millienne, rapporteur. À un moment, mes chers collègues, il faut bien que les vérités soient dites ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Tout l'objectif du projet de loi est d'offrir aux collectivités territoriales les moyens d'organiser les mobilités chez elles. M. le secrétaire d'État l'a rappelé, 13,4 milliards d'investissements doivent être engagés, dont les deux tiers pour le réseau ferré : on n'avait pas vu cela depuis un certain temps !

M. Jean-Charles Colas-Roy. Eh oui !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous entendons justement demander aux collectivités comment investir aux mieux sur les territoires, puisque ce sont elles qui en ont la connaissance. Je trouve un peu fort de café que vous nous le reprochiez. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Charles Colas-Roy. Absolument !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je ferai une observation complémentaire. Je viens d'un territoire qui a longtemps vécu dans l'illusion d'une ligne à grande vitesse, en l'occurrence entre Limoges et Poitiers, ou de l'aménagement d'une route à deux fois deux voies entre ces deux villes : projets maintes fois annoncés et jamais réalisés ni financés.

Je ne mets en cause personne, je dis seulement qu'il y eut une pratique, la politique des petits pas, qui consistait à annoncer des projets puis à courir derrière les financements, au détriment des populations concernées. La meilleure promesse que l'on peut faire aux territoires, me semble-t-il, est celle que nous leur faisons aujourd'hui : voter un texte sincère sur le plan budgétaire. Il s'agit, autrement dit, de voir réalisé sur le terrain ce que vous aurez voté ici en termes de programmation. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM. - Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

(*L'amendement n° 37 n'est pas adopté.*)

(*Les amendements identiques n°s 79, 152 et 561 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 8, 155, 575, 651 et 216, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 8, 155, 575 et 651 sont identiques.

La parole est à M. Vincent Rolland, pour soutenir l'amendement n° 8.

M. Vincent Rolland. Cet amendement vise à rappeler qu'en matière de politique des transports, notamment pour la réalisation et la gestion d'infrastructures et pour l'organisation du transport public, l'État est tenu de consulter le Conseil national de la montagne, les collectivités territoriales

compétentes et les comités de massif, pour tenir compte de la spécificité des territoires de montagne relativement aux transports et aux mobilités.

M. le président. L'amendement n° 155 de Mme Émilie Bonnard est défendu.

La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz, pour soutenir l'amendement n° 575.

Mme Marie-Christine Dalloz. Cet amendement reprend une proposition de l'ANEM, l'Association nationale des élus de la montagne.

Je pense avec nostalgie à une époque que nos collègues de la majorité n'ont pu connaître, celle où, lorsque je suis devenue députée en 2007, l'ANEM avait une force de frappe considérable.

M. Vincent Descoeur. Eh oui !

Mme Marie-Christine Dalloz. Les élus de la montagne savaient alors faire preuve de solidarité et dépasser les clivages politiques. Et lorsqu'ils s'exprimaient, le ministre qui était au banc, quel qu'il fût, éprouvait une crainte justifiée par la solidité de leurs positions.

Votre grande particularité, c'est que vous ne tenez absolument plus compte de cette instance. Or l'ANEM est une véritable actrice des territoires de montagne. (*Mme Yolaine de Courson s'exclame.*) Madame de Courson, je vous en prie, peut-être vous faites-vous parfois porte-parole des territoires ruraux, mais pas des territoires de montagne.

Peut-être ces derniers, disais-je, ont-ils besoin de passerelles avec le Gouvernement et chacun de ses membres, via l'ANEM. Or le sujet dont nous parlons implique vraiment les élus de la montagne : nous connaissons nos territoires, leurs spécificités, leurs difficultés et leurs problématiques. M. le rapporteur peut bien rire : l'enclavement est, pour ces territoires, une réalité quotidienne, que je vous invite à venir régulièrement constater sur place.

M. le président. La parole est à M. Arnaud Viala, pour soutenir l'amendement n° 651.

M. Arnaud Viala. Nous nous rejoignons ici avec le rapporteur, puisque ces amendements visent à donner droit de cité aux organismes chargés de défendre les intérêts des territoires dont nous parlons et d'assurer leur représentation. Ces organismes, transpartisans et pluriels, sont saisis de l'ensemble des problématiques par ordre thématique. Je ne vois donc pas la difficulté qu'il y aurait à rendre obligatoire leur avis sur les projets d'infrastructure de mobilité avant toute réalisation.

M. le président. La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 216.

Mme Jeanine Dubié. Je reviens sur cet amendement déjà présenté en première lecture. Le décret du 3 mai 2017 définit le fonctionnement des comités de massif, s'agissant notamment de la présence, en leur sein, de trois commissions spécialisées, dont une dans les transports et la mobilité. Celle-ci, aux termes mêmes du décret, peut rendre des avis sur toute question relative aux transports et à la mobilité.

Le présent amendement vise donc à préciser que, dans le cadre des missions de service public relatives aux transports et à la mobilité, les collectivités locales « consultent pour avis les comités de massif ».

Cela serait conforme à l'esprit de la loi montagne de 1985, que nous avons revisitée en 2016, et au décret du 3 mai 2017. Je ne comprends pas que vous n'acceptiez pas un amendement de ce genre, alors qu'il est, je le répète, conforme à un décret déjà appliqué.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Défavorable, comme en première lecture, d'abord parce que le législateur fait déjà obligation à l'État de procéder à une telle consultation : sur ce point, les amendements sont donc satisfaits, et je ne vois pas l'intérêt de réintroduire dans la loi ce qui s'y trouve déjà.

Quant aux collectivités sur le territoire desquelles se trouvent des massifs montagneux, j'ose espérer qu'elles consulteront les comités de massif. Les élus locaux, à n'en pas douter, n'y manqueront pas, d'autant que, on vient de le rappeler, chaque comité de massif contient une commission spécialisée dans les transports et la mobilité, en application de l'article 7 de la loi montagne.

Demande de retrait, donc ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Même avis, avec les mêmes arguments sur le fond. Mme Élisabeth Borne avait, je crois, reçu les représentants de l'ANEM, et je me tiens de la même façon à leur disposition.

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

Mme Jeanine Dubié. Aux termes du décret, monsieur le rapporteur, la commission spécialisée « peut se saisir de tous sujets concernant les transports et la mobilité » et, le cas échéant, proposer des expérimentations. Ce que nous, élus de la montagne, vous demandons ici au nom de l'ANEM, c'est de rendre cette consultation obligatoire et systématique par les collectivités, qui ont en charge des missions de service public et d'organisation. Les comités de massif ont en effet l'habitude de traiter de sujets spécifiques à la montagne.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'entends bien, madame Dubié, mais, nous l'avons dit maintes et maintes fois depuis le début de l'examen du projet de loi, celui-ci est aussi un projet de loi de décentralisation. Ce que vous

dites dans cette enceinte est forcément entendu par les élus territoriaux. Je n'imagine pas, après tous les débats qui ont eu lieu à l'Assemblée et au Sénat, les collectivités locales passer outre les comités de massif ! Si elles le faisaient, ce serait bien dommageable pour elles.

Faudrait-il une loi totalement jacobine, qui imposerait tout depuis Paris et ne laisserait plus la main aux collectivités territoriales ? Soit nous introduisons dans le texte, sous forme d'énumération, tout ce que nous voulons leur imposer à travers une vision parisienne – puisque, comme je l'ai entendu dire, nous sommes des députés hors sol ! –, soit nous leur laissons le soin d'organiser leurs mobilités.

M. Fabrice Brun. Avec quels moyens ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est exactement cette seconde option que nous choisissons ici, en donnant aux collectivités les outils, le cadre et les moyens pour ce faire. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM. – Murmures sur les bancs du groupe LR.)*

(Les amendements identiques n^{os} 8, 155, 575 et 651 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 216 n'est pas adopté.)

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

5

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures cinquante-cinq.)

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

SERGE EZDRA