

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

255^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du lundi 3 juin 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. MARC LE FUR

1. Mobilités (p. 5237)

DISCUSSION GÉNÉRALE (*suite*) (p. 5237)

M. Bruno Duvergé
 M. Dominique Potier
 M. Hubert Wulfranc
 M. Jean Lassalle
 M. Jean-Baptiste Djebbari
 Mme Emmanuelle Ménard
 M. Matthieu Orphelin
 M. Ludovic Pajot
 M. Gabriel Serville
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 5247)

Article 1^{er} (p. 5247)

M. Fabrice Brun
 M. Pierre Cordier
 M. Dino Cinieri
 Mme Justine Benin
 M. Michel Castellani
 M. Jérôme Nury
 Mme Virginie Duby-Muller
 M. Jean Lassalle
 M. Jean-Paul Dufrègne
 M. Guillaume Larrivé
 Amendements n^{os} 2651, 1140
 M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n^{os} 2412, 381
 Amendements n^{os} 29, 280, 449
 Amendements n^{os} 463 et 490, 581
 Amendements n^{os} 628 et 741, 1077, 1396, 1459, 3252, 235, 1895, 3311, 3312
 Amendement n^o 1395
 Amendements n^{os} 3108, 522, 149, 3217, 88, 89, 90, 1160
 Amendements n^{os} 2009, 2440, 239, 2010
 Amendement n^o 1224 et 1225
 Amendements n^{os} 543, 665, 819, 830, 836, 1255
 Amendements n^{os} 980, 1684
 Amendements n^{os} 1831, 1901
 Amendement n^o 30
 Amendements n^{os} 134 et 281, 450
 Amendements n^{os} 464 et 495, 583
 Amendements n^{os} 596, 1080, 1460
 Amendement n^o 3110 et 3253
 Amendements n^{os} 1490, 3363, 242
 Amendements n^{os} 1036, 2170, 1196
 Amendements n^{os} 673, 2360, 2399
 Amendements n^{os} 2406 et 2603, 2724, 62
 Amendements n^{os} 1946, 2932
 Amendement n^o 26
 Amendement n^o 820 et 3218
 Amendement n^o 63
 Amendement n^o 994 et 3291
 Amendements n^{os} 2252, 3049, 1435, 2441
 Amendements n^{os} 675, 3098, 2933, 2372

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5266)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

MOBILITÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités (n^{os} 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

DISCUSSION GÉNÉRALE *(suite)*

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale.

La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Après ma collègue Aude Luquet, je souhaite évoquer le développement des mobilités propres, objectif majeur de ce projet de loi. J'aborderai ce sujet sous l'angle du mix énergétique qui tient particulièrement à cœur aux membres du groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

Les transports, qu'ils soient de personnes ou de marchandises, comptent aujourd'hui pour un tiers dans notre consommation d'énergie dont plus de 90 % est uniquement issue du pétrole. C'est donc sans surprise qu'ils représentent 38 % des émissions de carbone dont la part ne cesse d'ailleurs de croître en dépit de réglementations de plus en plus strictes, car les progrès que réalisent les constructeurs ne parviennent pas à compenser l'augmentation constante du nombre des véhicules – le nombre de voitures particulières en circulation a ainsi bondi de 40 % entre 1990 et 2017.

Les émissions de CO₂ ne sont bien entendu pas les seules nuisances que produisent nos modes de transport préférés, les rejets de dioxyde de soufre, de dioxyde d'azote et de particules fines complétant ce cocktail de pollution.

C'est en ville que la situation est la plus grave car le bilan énergétique des transports y est dû pour 62 % aux véhicules particuliers, pour 31 % au transport de marchandises, pour 4 % aux transports en commun et pour 3 % aux deux-roues. C'est donc très justement que le projet de loi d'orientation des mobilités consacre plusieurs articles au développement des mobilités propres et actives.

Nous ne pourrions inverser cette tendance et parvenir un jour, comme je l'espère, à la neutralité carbone dans le secteur des transports qu'en développant et en facilitant l'usage des transports en commun, en favorisant les mobilités douces et actives mais aussi en transformant radicalement nos sacro-saints véhicules individuels.

Afin de réussir cette transformation, il faut que nous ne nous trompions ni sur les objectifs ni sur les moyens de les atteindre.

Le premier écueil serait d'utiliser comme seuls indicateurs les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au pot d'échappement des véhicules, c'est-à-dire les polluants émis lors de l'utilisation du véhicule, sans prendre en compte la pollution produite par la fabrication et le démantèlement du véhicule.

Si ces mesures semblent pertinentes pour les particules fines, les oxydes de soufre ou les oxydes d'azote, elles ne le sont pas pour le dioxyde de carbone, et pourraient nous conduire à privilégier uniquement le véhicule électrique.

En effet, cette méthodologie ne donne pas une idée exacte de l'empreinte carbone réelle d'un véhicule roulant avec des énergies renouvelables telles que l'hydrogène vert et le BioGNV qui, sur l'ensemble de leur cycle de vie, émettent moins de CO₂ qu'un véhicule électrique. Des études récentes ont montré que, pour les véhicules électriques, les plus fortes émissions sont liées à leur fabrication et à leur démantèlement, alors que celles des véhicules roulant avec des carburants alternatifs BioGNV, qui sont des carburants de synthèse, sont essentiellement dues à l'usage.

Le véhicule électrique est vertueux seulement si l'électricité qu'il utilise a été produite de façon décarbonée, comme c'est le cas en France où l'électricité est d'origine nucléaire. Toutefois, l'énergie que consomment aujourd'hui les transports est beaucoup trop importante pour être couverte par notre production d'électricité nucléaire. En effet, si tous nos transports n'utilisaient que l'énergie électrique, il nous faudrait plus que doubler notre production d'électricité.

C'est pourquoi il est très important de définir précisément nos objectifs de neutralité carbone dans le secteur des transports à l'horizon 2050, en fixant en 2030 et en 2040 des objectifs intermédiaires qui soient effectivement tenables et véritablement respectueux de l'environnement.

Afin de promouvoir ce mix énergétique intelligent destiné à assurer une transition énergétique véritable, il est indispensable de préciser que la décarbonation du secteur des transports doit prendre en compte le bilan carbone que produisent, pendant son cycle de vie, l'électricité d'origine décarbonée, l'hydrogène réalisé avec une électricité décarbonée ou tout autre processus décarboné, les carburants 100 % biosourcés, dont le bilan carbone est neutre, ainsi que les carburants de synthèse à bilan carbone neutre.

À cet effet, il faut absolument modifier, au niveau européen, la définition des véhicules à faibles et très faibles émissions, en prenant en compte cette notion de cycle carbone nul pour les carburants utilisés.

Une transition énergétique fondée uniquement sur l'électrique ne permet pas de répondre efficacement à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Nous ne devons pas passer d'une dépendance au diesel à une dépendance à l'électrique !

Il y a quelques semaines, j'ai pu rencontrer des représentants de la DENA, la Deutsche Energie-Agentur, l'équivalent allemand de notre ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Leur analyse est la même que la nôtre. Plusieurs pays ont d'ailleurs pris de l'avance sur nous dans le développement des carburants de synthèse, domaine dans lequel nous sommes très en retard. Pour y parvenir, nous avons également besoin d'une politique ambitieuse en faveur du développement de l'hydrogène propre.

Dans tous les cas, une telle définition des véhicules à faibles ou très faibles émissions nous permettrait d'adopter une attitude ouverte à l'égard d'un plus grand nombre de technologies et de ne pas renouveler les erreurs que nous avons commises lorsque nous nous sommes trop exclusivement focalisés sur le diesel.

C'est dans cet esprit que le groupe Mouvement démocrate et apparentés proposera ses amendements au titre III de ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Dominique Potier. Christophe Bouillon, chef de file du groupe Socialistes et apparentés sur ce texte, a critiqué cet après-midi le projet de loi d'orientation des mobilités en soulignant qu'il s'agissait, pour l'essentiel, d'une critique « en creux », qui ne porte pas tant sur ce que contient le texte que sur ce qui aurait pu s'y trouver.

Je fais cette remarque avec une certaine humilité.

M. Erwan Balanant. Ah !

M. Dominique Potier. En effet, lorsque nous étions aux responsabilités, nous n'avons peut-être pas eu l'ambition – ou les moyens de l'ambition – de rédiger, avec les forces de gauche, un projet de loi pour les mobilités au XXI^e siècle qui soit à la hauteur des enjeux actuels.

Madame la ministre, vous auriez pu faire de ces enjeux les vôtres, mais vous avez dû tenir compte de contraintes budgétaires, imposées notamment par Bercy, qui vous ont amenée à grandement réduire vos ambitions.

Ce projet de loi apporte, sur plusieurs points, des solutions pratiques que nous soutiendrons, parce qu'elles sont intelligentes et bienvenues. Toutefois, il ne répond pas aux attentes qui sont les nôtres compte tenu du double enjeu que représentent, d'une part, la réduction des inégalités et, d'autre part, la lutte contre le changement climatique.

Remédier aux inégalités, notamment à la fragilité de l'homme qui subit une sédentarité contrainte, et sauver l'écosystème planétaire : tels sont les enjeux qui doivent nous rassembler aujourd'hui et que nous devons chercher à combiner.

Ils conduisent à la fois à conduire des arbitrages satisfaisant l'exigence de partage et à réaliser une planification tenant compte du court et du long termes et de ce qui a lieu tant ici

qu'ailleurs. Les propositions que je ferai tout à l'heure visent à instaurer une telle planification, qui est absente du projet de loi.

C'est donc avec humilité, mais aussi avec une ambition renouvelée, que je souhaite qu'à l'occasion de l'examen de ce texte nous parvenions à rédiger une loi dont nous pourrions emprunter le sous-titre à une remarquable plateforme mise en place par les organisations non gouvernementales : « Voyager, nous déplacer, transporter moins, mieux et autrement ».

Je suis incapable, en cet instant, de formuler l'ensemble des solutions nécessaires. Nous proposerons néanmoins des ajustements budgétaires visant à abonder le financement des infrastructures du futur, et nous ferons une série de propositions qui, à la façon de jalons, donneront une idée de ce qu'aurait pu être ce texte s'il avait été au niveau de notre ambition commune.

Je dirai tout d'abord ma peine de voir que n'aboutissent pas des combats locaux comme celui qui est mené depuis près d'une dizaine d'années pour le projet de l'A31 bis que je donne à titre d'exemple, sans rien demander – il serait en effet indécent de le faire ici, d'autant plus que nous avons déjà l'occasion de l'évoquer ensemble.

Comment expliquer qu'un même ministère – il en allait de même lors de la précédente présidence, car je ne me livre pas à des controverses politiciennes – admette que nous connaissions une urgence climatique absolue et que le maintien de la biodiversité est la condition de la survie de l'humanité, tout en prétendant que l'axe de circulation Nord-Sud allant du Luxembourg au sud de la France continuera, quoi qu'il arrive, à concentrer des trafics toujours plus importants, sans se soucier de l'harmonisation européenne et des modes de transport alternatifs que sont, dans ce même sillon lorrain, une voie fluviale et un axe ferroviaire largement désertés ?

C'est dans les métropoles qu'a été pensée, avec difficulté, la combinaison des moyens de mobilité, afin de trouver des solutions alternatives à la concentration autoroutière.

Madame la ministre, il n'y a pas si longtemps votre administration considérait comme inéluctable la croissance du trafic routier recourant aux énergies fossiles. Ce sont les élus locaux qui, en s'unissant, sont parvenus à penser la multimodalité dans le Sillon lorrain et à imposer que les métropoles aient le droit, en tant que parties prenantes, de s'associer pour trouver des solutions.

Je suis reconnaissant à votre ministère d'avoir considéré différemment cette question après que nous eûmes établi un rapport de force dans le débat public. Mais le ministère de la transition écologique et solidaire et les autres ministères chargés de l'aménagement du territoire ne me paraissent toujours pas capables de considérer à la fois le service aux personnes et les échanges européens tout en tenant compte des exigences écologiques qui sont les conditions de notre survie.

Les progrès qu'il nous reste à faire sont gigantesques, et je salue les personnes qui, au sein de votre ministère, l'ont compris et qui préparent la révolution qui ne fait que commencer.

La grande prise de conscience de l'époque contemporaine est celle de l'interdépendance entre les décisions que nous prenons aujourd'hui et leurs conséquences pour la génération à venir car, comme Nicolas Hulot l'a dit, ce ne sont pas nos arrière-petits-enfants mais les enfants qui aujourd'hui jouent dans les cours des écoles, qui subiront les conséquences de

notre désinvolture. Cette interdépendance est également celle qui existe entre ce que nous faisons ici et ce qui se passe au bout du monde, et qui a aussi des conséquences pour nous.

L'interdépendance a été formidablement décrite par Mireille Delmas-Marty qui évoquera le 19 juin prochain à l'Assemblée nationale la gestion des interdépendances, la gouvernance mondiale et la gouvernance complexe ainsi que la rénovation politique que rend nécessaire la pensée d'une souveraineté solidaire qui remplacerait la souveraineté solitaire tant des collectivités territoriales que des États-nations dans un monde devenu terriblement, et heureusement, interdépendant.

En attendant que Mireille Delmas-Marty nous présente cette pensée nouvelle, je donnerai seulement quelques pistes qui sont autant de jalons mais aussi, peut-être, de cris du cœur.

Les amendements que je défendrai au nom de mon groupe politique sont souvent inspirés des travaux du Sénat, notamment de ceux de mon collègue de la Meurthe-et-Moselle Olivier Jacquin, qui s'est fortement impliqué pour ce texte – vous avez d'ailleurs eu l'occasion, madame la ministre, de dialoguer avec lui de façon féconde. Voici trois exemples des combats que je mènerai avec le groupe Socialistes et apparentés.

Le premier concernera le secteur du transport aérien. À moins que vous ne vous apprêtiez à nous annoncer un prochain rendez-vous législatif, nous ne comprenons pas que vous fassiez l'impasse sur ce secteur en croissance dont on connaît l'effet désastreux sur le climat. Nous proposerons des arbitrages qui visent un rééquilibrage tarifaire avec le train lorsque les services sont, pour la durée des trajets, à peu près équivalents.

Nos amendements relèvent du même esprit que ceux de notre collègue François Ruffin qui tendent à purement et simplement interdire les lignes aériennes concurrençant les systèmes ferroviaires pour des trajets dont la durée est semblable porte-à-porte. Personnellement, j'ai soutenu cette interdiction, car elle a le mérite de poser la question de la planification écologique et de l'urgence écologique. Cependant, notre groupe a proposé, dans une logique plus sociale-démocrate peut-être plus compatible avec notre constitution, qu'ait lieu un alignement des tarifs.

Comment peut-on admettre, en effet, que le tarif d'un mode de transport qui émet cinquante fois plus de gaz à effet de serre puisse être jusqu'à dix fois inférieur à celui du train ? Serons-nous capables d'expliquer demain à nos enfants et nos petits-enfants que, sur le même trajet et pour le même temps, nous avons choisi de laisser utiliser des options artificiellement moins coûteuses – parce qu'elles sont dopées à coup d'exonérations fiscales et parce que nous n'en payons pas le véritable coût environnemental –, au mépris de solutions alternatives tout aussi confortables ? La taxation des trajets sur le continent destinée à mettre les prix à niveau entre le train et l'avion serait la moindre des choses. Si nous ne le faisons pas, je le répète, je ne sais comment nous pourrions l'expliquer à nos enfants.

La deuxième proposition touche à la logistique du dernier kilomètre. Nous savons tous les abus suscités par l'e-commerce et, de même que nous devons réfléchir à l'effet de son développement sur l'urbanisme commercial, je trouve étonnant que ne soit pas au moins esquissée, dans ce projet de loi, la question du lien entre l'urbanisme, les déplacements et les transports liés à ce secteur. Notre proposition est très simple : étendre la faculté qui est donnée aux métropoles et aux villes de choisir un opérateur unique. Je sais que ce n'est

pas si simple, mais je souhaiterais que soit au moins engagée la discussion sur la capacité à sélectionner un seul opérateur qui, en l'occurrence, pourrait être l'opérateur public de La Poste, mais qui pourrait tout aussi bien en être un autre, afin d'éviter que les livreurs privés croisent ceux des entreprises publiques qui desservent, tous les jours, chacune de nos maisons, dans cette République française qui chérit l'égalité.

Comment la libéralisation des modes de livraison du dernier kilomètre a-t-elle pu provoquer ces croisements aberrants ? Là encore, le jour du grand effondrement, je ne saurai pas expliquer à mes enfants ou à mes petits-enfants comment nous avons pu laisser des camionnettes livrer quelques grammes à un coût absolument ridicule en prenant le risque de polluer la planète.

J'ai pris ces deux exemples – l'avion concurrent du train, et les livraisons qui se croisent sur nos routes départementales, nationales ou nos autoroutes pour satisfaire les caprices de consommateurs contemporains – afin d'illustrer la nécessité d'une planification, d'un arbitrage, qui devrait d'abord viser la désinvolture des plus privilégiés d'entre nous, laquelle mène au gaspillage. Bref, une conversion du regard s'impose, une conversion que l'on pourrait qualifier de civilisationnelle. Elle pourrait commencer par ces petits gestes que j'ai évoqués, qui ne sont pas si insignifiants au regard du changement climatique.

Enfin, le dernier exemple que je citerai, qui pourra vous paraître à caractère anecdotique – mais je ne pense qu'il le soit ; sinon, je n'aurais pas déposé des amendements à ce sujet – est celui de la publicité.

Je me faisais la réflexion ce week-end en voyant ces immenses panneaux publicitaires vantant des lieux au bout de monde, à 10 000 kilomètres d'ici, où l'on pouvait soigner son besoin de solitude sur une plage déserte, seul face à l'immensité...

M. Jimmy Pahun. Venez donc à Belle-Île-en-Mer !

M. Dominique Potier. ...alors que la Bretagne est si proche, si belle, cher Jimmy,...

M. Erwan Balanant. Bravo !

M. Dominique Potier. ...et accessible en TGV à quelles heures à peine, bien sûr !

Je voyais donc ces publicités qui nous vantaient des séjours au bout du monde pour des montants, somme toute, assez faibles aux yeux des classes moyennes supérieures de nos pays. Puis, je voyais également cette autre publicité pour des SUV – *Sport utility vehicle* –, ou disons plutôt pour de grosses voitures, car je n'y connais absolument rien, des voitures très puissantes pouvant aller partout, n'importe où dans la campagne. Je ne pouvais m'empêcher de penser que nous sommes en train de vendre, par la publicité – celle des vols internationaux comme loisir de luxe et celle d'un véhicule permettant d'accéder à des espaces de campagne dont même le paysan que je suis n'a jamais eu besoin pour faire son métier –...

M. Bertrand Pancher. Les tracteurs, ça pollue aussi !

M. Dominique Potier. ...à des personnes dont les pratiques entraînent la destruction des écosystèmes, qu'il s'agisse de littoraux exotiques ou de nos campagnes. La publicité commet une sorte de mensonge éhonté : elle vend de la nature tout en faisant la promotion des instruments qui vont la détruire.

Je proposerai simplement, par un amendement, d'indiquer l'empreinte carbone de ces voyages et la consommation énergétique de ces véhicules hors normes, auxquels on a recours par goût du luxe ou par désinvolture et qui polluent deux, trois, voire quatre fois plus que des véhicules normaux plus légers.

Plus fondamentalement, madame la ministre, nous présentons un amendement qui, tout en étant d'appel – il invite en réalité à effectuer une réflexion approfondie sur le sujet – mérite d'être pris au sérieux. Il prévoit que les marchandises soient financées à leur coût réel et tend à interdire les livraisons gratuites parce que tout transport a un coût – puisqu'il nécessite un travail et a une empreinte carbone. Il s'agit d'un principe analogue à celui que nous avons inscrit dans la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous, dite EGalim, selon lequel toute production doit avoir une contrepartie à hauteur de son coût réel et ne peut être bradée pour des raisons spéculatives.

Ce principe, que nous avons souhaité rendre valable dans l'agriculture, et qui commence laborieusement à s'y appliquer, doit être étendu aux transports : l'existence d'un prix minimum pour le transport nous permettrait de reconsidérer l'économie, non pas pour entraver son fonctionnement, mais pour la penser dans ses coûts réels ; autrement dit, pour l'humaniser et garantir à tout un chacun un avenir plus aimable que l'effondrement qui nous est prédit.

Tel est le sens des amendements que nous proposons et que nous défendrons devant vous ces prochains jours. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC et sur quelques bancs du groupe MODEM. – M. Xavier Paluszkiwicz applaudit également.*)

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

M. Hubert Wulfranc. D'emblée, nous ne pouvons qu'être frappés par l'introduction de la notion de mobilité en lieu et place de celle de transport. En effet, cette notion a été développée et s'est imposée à l'initiative des milieux patronaux à destination des salariés. Dans un monde économique qui change en permanence, guidé par la recherche du profit fort à court terme, le patronat s'est employé à rendre incontournable la réalité de la mobilité pour les travailleurs : mobilité dans leur vie professionnelle comme dans tout ce qui lui est attaché, lieu de résidence, lieu de formation, j'en passe et des meilleurs ! Il s'agit aujourd'hui d'être mobile, ou encore flexible, polyvalent, agile, et ce, de plus en plus rapidement, pour s'adapter aux exigences du système de production et d'échanges libéral.

Nous voyons donc ce texte comme un projet d'adaptation des transports de notre pays aux besoins du monde de l'entreprise. Pour les tenants du libéralisme, l'organisation des déplacements des hommes et des marchandises doit se recaler à la géographie et au paysage et économique et social que les libéraux continuent de dessiner à l'échelle des territoires et de la vie sociale. D'ailleurs, l'exposé des motifs l'assume clairement : « Les politiques de mobilité doivent s'appuyer encore plus sur l'initiative des entreprises », dites-vous, avant d'ajouter qu'il faut libérer ces initiatives privées, ne pas les brider. Tout cela pour renforcer leur rôle dans la gouvernance des transports car elles financent en partie les offres de mobilité via le versement mobilité.

Le patronat est donc officiellement investi d'un rôle significatif dans l'offre de service, la politique tarifaire et le taux du versement transport. S'agissant de ce dernier, désormais appelé versement mobilité, vous prenez le soin d'acter qu'il

peut être modulé pour tenir compte de la fragilité économique de certains territoires. En bref, vous pouvez aussi, messieurs les patrons, vous exonérer un peu de cette contribution selon des critères dont nous ne savons rien. Tout est dit !

Ainsi, votre loi donne le volant des déplacements au privé, que les entreprises soient prestataires de nouveaux services ou qu'elles en soient utilisatrices par le biais de leurs salariés. Le marché de la circulation des hommes et des biens est tout ouvert. Il est vrai qu'il est immense !

En effet, « La frontière, hier stricte, entre mobilité individuelle et transports collectifs est en train de s'effacer », dites-vous avant de vous enthousiasmer des offres de « solutions nouvelles souples, réactives et, souvent, très peu coûteuses » que cela génère – en un mot, des solutions individualisées low cost. Dans cette logique, vous faites encore plus la place à l'ubérisation des circulations, un mode dégradé pour les travailleurs comme pour les utilisateurs. Toute personne privée peut désormais constituer un service multimodal de vente de service de transport conventionné ou organisé par la puissance publique.

Quant aux plateformes de mise en relation par voie électronique, votre gouvernement a l'audace, c'est peu dire, de prévoir une charte facultative pour offrir des droits sociaux supplémentaires aux travailleurs indépendants qu'elles emploient. Le Gouvernement est trop bon !

L'exposé des motifs du projet de loi identifie trois enjeux qui appellent à agir en ce domaine mais évite soigneusement de remettre en cause les choix effectués depuis plusieurs années en matière de cohésion sociale et territoriale, lesquels mettent à mal la mobilité des Français, font qu'elle est chère, harassante et préjudiciable pour leur santé et leur environnement.

Ainsi, l'organisation institutionnelle du pays et sa métropolisation galopante ne sont jamais remises en question, alors que les métropoles se comportent comme de véritables aspirateurs d'activités et d'emplois au détriment des autres territoires qui se désertifient. Vous ne faites que prendre acte du phénomène.

De même, nous ne voyons aucun signe traduisant une volonté de réindustrialiser et de reconquérir la production, alors qu'une telle politique permettrait aux habitants de nos régions de « vivre et travailler au pays », et à notre pays de peser sur les échanges transnationaux pour limiter leurs effets de congestion et le moins-disant social.

Enfin, on n'observe pas la moindre inclinaison vers une politique de redéploiement des services publics pour les placer à proximité immédiate des usagers, à l'échelle humaine de leur lieu de vie.

Vous faites donc fi des éléments d'observation de l'Institut du développement durable et des relations internationales – IDDRI – d'octobre 2018, qui note que la hausse de la mobilité locale est davantage liée à l'évolution de l'aménagement du territoire et des marchés de l'emploi, qui induit un rallongement des distances, qu'à une demande sociale plus grande de mobilité.

Quant au volet social de votre loi, il est d'une pauvreté et d'une imprécision affligeante. Aucune disposition de portée générale et universelle ne figure dans le texte qui soit de nature à faire baisser le coût des déplacements, à commencer par la décision forte que serait la diminution de 10 % à 5,5 % le taux de TVA sur un service, celui des transports, qui relève pourtant sans ambiguïté de la première nécessité pour les Français. Une telle disposition pourrait faire baisser le prix

des billets des usagers et libérer des capacités de financements supplémentaires pour les autorités organisatrices des transports afin d'améliorer le fonctionnement du service et de développer l'investissement.

Lorsque vous visez des publics spécifiques – actifs, demandeurs d'emploi ou personnes en perte d'autonomie –, vous ne préconisez que des mesures facultatives. Or faute d'obligation, rien ne garantit que l'autorité organisatrice et ses entreprises partenaires les mettront en œuvre. Seules les personnes handicapées et les aidants bénéficient – et c'est heureux ! – de quelques mesures favorables. Le même laisser-faire empêche de poser les conditions d'un usage vraiment encouragé des mobilités douces, au premier rang desquelles figurent les deux-roues, puisque le forfait vélo est toujours facultatif et que son bénéfice n'est pas cumulable avec le remboursement du coût des transports en commun.

Vous inscrivez votre loi dans le cadre d'une mobilité contrainte, phénomène que l'enquête de l'IDDRI préconise de freiner par la généralisation des approches de proximité pour l'urbanisme et la vie sociale. Vous refusez de sortir de cette vision en trompe-l'œil qui associe systématiquement croissance de la mobilité et progrès social. La mobilité contrainte des ménages a des conséquences en matière de vulnérabilité énergétique, d'exclusion, de productivité et de bien-être. On comprend mieux ainsi comment s'est nouée la crise des gilets jaunes et pourquoi les doléances et revendications relevant directement ou indirectement du champ de la mobilité sont aussi puissantes. C'est toute une aspiration à vivre mieux au quotidien qui s'exprime.

Nos concitoyens souhaitent une vie plus apaisée, plus humanisée, car leur rapport à l'espace-temps, incarcéré dans les critères de rentabilité maximum au travail, n'est plus soutenable. À ce titre d'ailleurs, le Forum des vies mobiles de 2016 montrait que près de la moitié des personnes souhaiteraient réduire leur mobilité. Alors, suis-je un ringard tout juste bon à plaider ici une recherche du temps perdu...

M. Pierre Cordier. Mais non !

M. Hubert Wulfranc. ...dans ce contexte de mobilité contrainte qui fait s'allonger les distances et avec elles, la fatigue, les trajets entre le domicile et le travail s'ajoutant aux diverses obligations quotidiennes de la vie familiale et sociale au point de laisser peu de place au temps, légitime, de la détente ?

Eh bien oui, c'est à un éloge de l'apaisement, du repos social que je voudrais me livrer, en défendant des orientations nouvelles en matière d'aménagement du territoire et de nouvelles avancées en matière de travail, car là se noue le rapport des Français à leur mobilité.

Ainsi, la baisse du temps de travail à 32 heures, la limitation drastique des horaires décalés pour les actifs, couplée à la revitalisation des services publics de proximité...

M. Bertrand Pancher. Il va falloir tripler le nombre de fonctionnaires !

M. Hubert Wulfranc....voilà une vision de la société à échelle humaine dont vous éloignez délibérément notre pays.

Bien évidemment, il conviendrait pour cela de mobiliser de façon totalement différente les moyens financiers, de les réorienter. Les propositions justes et durables foisonnent en la matière : elles ne cessent d'être avancées et argumentées ; et les Français s'en sont emparés. Il s'agirait d'abord d'établir une juste contribution des entreprises et des compagnies de transports routiers et aériens aux politiques publiques ; la

question est clairement posée. Des mesures propres aux secteurs tertiaire et tertiaire supérieur, à la grande distribution, aux centres d'affaires, aux complexes de loisirs existent déjà en Île-de-France ; elles mériteraient d'être appliquées à l'ensemble du territoire national.

Enfin, a contrario de vos orientations, le montant du versement transport mobilité devrait pouvoir être déplacé, rendant possible une majoration à l'échelle régionale. Des recettes supplémentaires d'un montant conséquent et d'une efficacité sociale et environnementale majeure seraient ainsi mobilisées. Une telle politique accrédi terait l'intention de parvenir à une solidarité ambitieuse, à une transition écologique assumée et à un aménagement du territoire soutenu par un niveau d'investissement sensiblement majoré. Il y a là matière à mettre en œuvre des politiques publiques aptes à retisser le pays, à le rendre plein, en proposant à nos concitoyens des mobilités plus douces, plus accessibles, plus apaisées.

Pour étayer votre projet, vous avez réactualisé les engagements de l'État en matière d'infrastructures. Vous proposez une trajectoire médiocrement médiane ; elle est d'ores et déjà compromise, et vous le savez !

M. Jean-Marie Sermier. C'est vrai ! C'est ce que j'ai dit tout à l'heure !

M. Hubert Wulfranc. Sur la route, les autoroutes à péage sont plus que jamais à l'ordre du jour, pour des montants pluriannuels de quelques milliards, avec le risque que ne soient également concédés les dizaines de milliers de kilomètres de route restant. Qui plus est, vos priorités tendent à consolider certains déplacements au bénéfice des élites socio-économiques, comme le montre l'exemple du Charles-de-Gaulle Express, au détriment du transport quotidien des salariés.

Déjà, le pacte ferroviaire que vous avez adopté il y a un an pour ouvrir à la concurrence l'ensemble du système ferré se traduit par des décisions alarmantes telles que la fermeture de guichets et l'arrêt de dessertes dans les territoires ruraux et périurbains, au profit des grands corridors intermétropolitains, qui sont rentabilisés au maximum. Après ce qu'a subi la SNCF – le mouvement social de demain vous rappelle cette réalité –, le sort que votre projet de loi réserve à la RATP fait craindre le pire, qu'il s'agisse de l'accès des usagers à la grande région parisienne ou des conditions sociales des salariés.

Oui, madame la ministre, votre projet est loin d'être technique : c'est un projet très politique contre lequel nous n'aurons de cesse de nous opposer durant l'ensemble de sa discussion. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. – M. Dominique Potier applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Lassalle, qui dispose de cinq minutes, les députés non inscrits ne bénéficiant pas des libertés liées au temps programmé.

M. Jean Lassalle. Comme chacun et chacune d'entre nous, j'ai pu me déconnecter de la vie parlementaire au cours de ce très long pont de l'Ascension – on pourrait même parler de viaduc. Pendant ces quelques jours, nous avons retrouvé les nôtres, ceux avec lesquels nous avons l'habitude d'échanger, de vivre. Or force est de constater, une fois de plus, que leur sort ne s'est pas amélioré. Il est vrai qu'ils sont assez loin, relégués dans je ne sais quelle couronne ou quelle campagne profonde. Partout, j'ai vu des exploitations agricoles menacées de fermeture, des artisans prêts à cesser leur activité – ne parlons même pas des commerçants ! Très peu de perspectives d'avenir !

Je me suis remis en mémoire ce que depuis quarante ans – ne nous racontons pas d’histoires –, nous promettons tous : « Vous allez voir, cela va aller mieux ! » ; « Nous allons reprendre le chemin de la croissance » ; « la réorganisation de l’Union européenne va relancer une consommation telle que nous n’en avons pas connue depuis trente ans ! » ; « Bien entendu, nos efforts porteront avant tout sur les territoires en difficulté, les banlieues et les campagnes. » Je me disais : « Quand même ! Qu’est-ce qu’on peut leur mentir ! Et avec quelle régularité : des métronomes ! »

Bien sûr, cela avait commencé avant : Tonton n’avait pas tout dit, Jacquou non plus ; avec Sarkozy, on a accéléré. Hollande a payé très cher également.

M. Pierre Cordier. Hollande, c’était à cause d’un scooter !

Mme Barbara Pompili, *présidente de la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire.* C’est un mode de transport alternatif !

M. Bruno Millienne, *rapporteur de la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire.* Mobilité, mobilité !

M. Jean Lassalle. Mais, avec M. le Président de la République, aujourd’hui, nous avons une synthèse de toutes les promesses qui ont été faites par les uns et par les autres. Bien entendu, elles n’ont aucune chance d’être tenues ! Du reste, aucune n’est jamais tenue : plus il promet, moins il tient !

Rentré à Paris après avoir passé cinq jours relativement heureux, mais quand même un peu triste, je suis tombé sur un chauffeur de taxi : le pauvre bougre m’a parlé de sa plaque qui lui avait coûté 250 000 euros et dont il ne savait plus que faire, car il avait de moins en moins de clients. Quand il a évoqué Uber, je me suis souvenu que j’avais pris, un soir, un véhicule de cette compagnie, bien que je ne m’en fasse pas une religion. J’avais alors demandé au chauffeur s’il gagnait beaucoup d’argent en faisant ainsi la pige aux taxis, et il m’avait répondu qu’il allait arrêter, que contrairement à ces derniers, avec moins de 1 000 euros par mois, il ne pouvait pas faire de projets d’avenir. J’ai rapporté ses propos au chauffeur de taxi, qui m’a répondu que c’était la vérité.

Comme j’ai des fistons qui sont sur le point de passer le permis de conduire – je l’ai passé deux fois, je me suis dit que je pouvais leur donner quelques conseils –, j’ai rencontré aussi quelques responsables d’auto-écoles. Ils ont le moral à plat ! Ils savent qu’ils vont disparaître !

M. Gilles Lurton. C’est vrai !

M. Jean Lassalle. Ils vont passer à la casserole, même s’ils ne savent pas trop au juste ce qui va les remplacer. Je leur ai donc expliqué que les responsables des futures auto-écoles ne viendraient que de temps à autre et changeraient continuellement, que cela coûterait beaucoup moins cher et que l’on formerait les conducteurs beaucoup plus vite. D’ailleurs, M. le Président avait promis que le permis serait gratuit, donc il est normal que les auto-écoles passent à la casserole.

Puis j’ai rencontré des ambulanciers ; ils sont 5 500 en France, travaillant dans des PME, de toutes petites entreprises. Ils seront mis en concurrence pour qu’ils disparaissent plus vite, avec les autres compagnies.

Je me suis demandé quand nous allions entendre Bernard Arnault, Patrick Drahi, Xavier Niel, le fiston Lagardère – qui est bien moins intelligent que le père, dit-on – et le papa Bolloré, pour savoir jusqu’à quand ils garderont la maîtrise

du monde, la maîtrise de BFM TV et de son incroyable type à l’écharpe rouge, qui chaque matin donne des notes à tout le monde.

M. Pierre Cordier. Très juste !

M. Jean-Marie Sermier. Bien dit !

M. Jean Lassalle. En ce moment, il vous note tous, et vous aussi, monsieur le président...

M. le président. Merci de conclure, mon cher collègue !

M. Jean Lassalle. Non ! Je finis ! Je peux faire une conclusion...

M. le président. Précisément, la conclusion ! Merci !

M. Jean Lassalle. Non, t’as pas compris ! Vous n’avez pas compris, monsieur le président ! Je dis « tu » parce que c’est républicain et révolutionnaire ! (*Sourires.*)

Mesdames et messieurs, Françaises et Français, si vous continuez comme cela, si, d’une manière ou d’une autre, vous ne réagissez pas, ne vous étonnez pas que demain, vous ne soyez plus rien, parce que de toute façon, nous ne sommes déjà plus rien ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe GDR.*)

M. le président. Nous sommes obligés de limiter le temps de parole des députés non inscrits puisque, par définition, ils ne font pas partie d’un groupe à l’intérieur duquel une solidarité peut s’exercer. Les non inscrits disposent d’une heure en tout ; si l’on donne plus de temps au premier qui parle, on réduit injustement le temps de parole dévolu aux autres.

M. Jean Lassalle. De toute façon, tout cela n’a plus aucun sens, monsieur le président !

M. le président. Mais cela n’est pas dirigé contre vous, vous le savez bien, monsieur Lassalle.

M. Jean Lassalle. Tout ça, c’est fini !

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Merci, monsieur le président ; je m’excuse par avance de la platitude de mes propos. (*Sourires.*)

Il y a un an, nous débattions dans cette enceinte du pacte ferroviaire. Se posaient alors les questions de la vétusté du réseau, du financement des travaux de régénération ou encore de la recherche d’une plus grande complémentarité entre les modes de transport ; autant de sujets qui trouvent écho aujourd’hui dans le projet de loi d’orientation des mobilités.

Cette loi doit être resituée dans une intention politique, celle de recentrer notre action sur les déplacements du quotidien. Il s’agit, à cet effet, de définir des priorités budgétaires, de donner des outils aux élus, notamment des régions et des intercommunalités, ou encore de susciter et d’ordonner les nouveaux opérateurs de la mobilité – je pense ici au covoiturage en zone peu dense ou aux start-up qui pullulent aujourd’hui dans les métropoles françaises. Cette intention, nous avons commencé à la traduire en actes à l’occasion des cinquante heures de débat en commission : ce travail utile, souvent partenarial, a conduit à des avancées importantes.

En matière de programmation budgétaire, le choix a été fait d’un investissement inédit mais nécessaire de 13,4 milliards d’euros pour pallier la dégradation des réseaux ferrés, routiers et fluviaux. Je salue l’adoption, à l’initiative de ma collègue Bérange Abba, d’un amendement prévoyant la remise par le Gouvernement d’un rapport sur le développement des trains d’équilibre des territoires et sur l’amélioration de l’offre des trains de nuit.

En matière de gouvernance, les enjeux majeurs de lutte contre la pollution sonore et de lutte contre la sédentarité ont été inscrits dans les objectifs poursuivis par les systèmes de transport. Un travail important et concret a par ailleurs été mené sur les nouvelles mobilités. Je salue à cet égard mes collègues Bérangère Couillard et Jean-Marc Zulesi, dont le travail a permis de modifier assez largement l'article 11 et ainsi de lever différents obstacles à la mise en place d'un véritable système numérique multimodal. Très concrètement, cela facilitera la complémentarité entre les modes de transport, au sein desquels les mobilités actives et partagées doivent pouvoir croître et toucher toujours plus d'utilisateurs. L'assouplissement de la règle des 80 kilomètres-heure adopté par les sénateurs a par ailleurs été conservé dans son principe et amélioré dans ses modalités.

Dans ce texte, notre engagement écologique est traduit en actes. Il inscrit l'objectif de fin de la vente des véhicules particuliers et des utilitaires légers utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040 ; je salue ici le travail important et le volontarisme politique de notre ami et rapporteur Jean-Luc Fugit. Mesure importante également, la formation au vélo est introduite dans le code de l'éducation afin de renforcer l'usage de ce mode doux chez les jeunes générations. Pour finir, notre rapporteure Zivka Park a proposé de mesures fortes ayant trait à la sécurisation dans les transports. Je retiens notamment la possibilité pour les usagers de bénéficier d'arrêts à la demande la nuit.

Mes chers collègues, ce projet de loi est important, mais il nous reste de nombreux sujets à traiter. Il est important car nous définissons aujourd'hui les exigences qui s'imposeront demain aux industries automobile, ferroviaire, maritime et aérienne. Plutôt que d'opposer maladroitement les modes de transport entre eux, il s'agit d'œuvrer avec discernement à une complémentarité féconde entre les modes afin de rendre service à tous les Français sur l'ensemble du territoire.

Nous sommes conscients que le débat n'épuisera pas le sujet du financement des infrastructures, qui se poursuivra à l'occasion de l'examen de la prochaine loi de finances. En complément des pistes évoquées, il sera intéressant que le Gouvernement nous dise comment il entend traiter le cas des concessions autoroutières arrivant à échéance entre 2032 et 2036. Il me semble qu'il y a là un levier de financement puissant et décentralisé compatible avec les engagements du Président de la République.

En conclusion, madame la ministre, vous savez que vous avez le soutien plein et entier du groupe majoritaire. Nous veillerons à ce que cette loi porte la triple exigence de faciliter le déplacement des Français, de créer de la valeur pour les opérateurs de mobilité et de mettre en place un cadre social stable et attractif pour les travailleurs des transports, sans céder aux conservatismes de tous bords. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Loïc Prud'homme. « Créer de la valeur pour les opérateurs de mobilité ? »

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

Mme Emmanuelle Ménard. On entend parler de ce projet de loi depuis l'élection de M. Macron : le texte est très attendu car le défi est de taille ! Selon les chiffres de la ministre du travail, un Français sur quatre a refusé, au cours de sa vie, une formation ou un emploi faute de mobilité. C'est le deuxième frein à l'emploi après la compétence. Le problème a d'ailleurs été largement mis en évidence par le mouvement des gilets jaunes dont l'origine était, on s'en souvient, le coût exorbitant du carburant pour toute une partie de la population.

D'où les réponses apportées aujourd'hui ou plutôt les quelques éléments de réponse, comme ces plateformes multimodales qui regrouperaient l'ensemble des offres de mobilités. Figure également dans ce texte, et c'est heureux, le *free floating*, qu'il devenait urgent de traiter tant ces fameuses trottinettes électriques foisonnent sur les trottoirs, essentiellement parisiens ou de nos métropoles.

La question des véhicules autonomes figure également dans votre projet de loi, mais il s'agit malheureusement, une fois encore, une fois de plus, d'habiliter le Gouvernement à légiférer par ordonnance, une des dix-sept que ce texte prévoit. Peut-être n'avez-vous pas confiance dans les parlementaires dont les circonscriptions ont déjà expérimenté de tels véhicules ? C'est le cas à Béziers, où une navette autonome a circulé tout l'été dernier sur les Allées Paul Riquet. Le succès fut au rendez-vous. La ville a déjà un pied dans le futur et imagine des trajets pour relier la gare, bientôt transformée en pôle multimodal,...

M. Erwan Balanant. Une gare, quoi !

Mme Emmanuelle Ménard. ...au centre historique.

Mais progrès technologique et innovation ne riment pas toujours avec justice. Je pense à la concurrence farouche et déloyale entre auto-écoles classiques et plateformes en ligne. Comment les premières vont-elles résister quand les secondes bénéficient de bien plus de souplesse et doivent s'acquitter de bien moins de charges ? Je m'interroge : le marché doit-il devenir une jungle livrée à la voracité de quelques-uns ?

Injustice pour nos provinces aussi. Ne vous en déplaise, les Français ont le droit de travailler, de vivre, d'exister en dehors des métropoles ! Pour cela, il vous faut réellement prendre en considération les besoins et spécificités de nos villes, notamment les villes moyennes. Peut mieux faire !

Afin d'inciter les salariés à prendre leur vélo ou à se rendre à leur travail en covoiturage, et donc moins polluer, vous avez prévu à l'article 26 une « prime mobilité » de 400 euros par an, sur laquelle l'employeur ne verserait aucune cotisation sociale. Cette aide facultative, certains la souhaiteraient obligatoire mais qui va payer ? Une nouvelle fois, ce sont nos TPE et PME, déjà bien souvent assommées par le poids des taxes et des impôts.

Vous avez également imaginé réserver certaines voies de circulation au covoiturage et aux véhicules à faible émission de gaz polluants, avec, à la clef, toujours plus d'inégalité entre ceux qui pourront changer de voiture et les autres.

Le volet « sécurité routière » de votre projet de loi ne va pas assez loin. J'espère que les propositions que je ferai sur ce sujet rencontreront une écoute attentive et bienveillante. Je pense par exemple à la reconnaissance de l'usage des médicaments de catégorie 3 comme circonstance aggravante d'un homicide volontaire, ou à l'incitation, dans un but préventif, à partir de 14 ans à participer, sur la base du volontariat, à une demi-journée de stage dans un centre de rééducation pour accidentés de la route.

Plus étonnant, lorsqu'il s'agit de projets qui pourraient réellement faciliter la circulation du quotidien, vous hésitez, vous tergiversez. Depuis des mois, nous sommes nombreux à appeler ici votre attention sur la nécessaire construction de la ligne nouvelle Montpellier-Béziers-Perpignan le dernier tronçon qui manque à la ligne Séville-Amsterdam pour être complète. Ce tronçon, pour vous qui n'avez que le mot « Europe » à la bouche, c'est celui qui relie l'Europe du nord à l'Europe du sud ! Ce tronçon, c'est une solution écologique pour que le train prime sur une autoroute saturée. Ce tronçon est tracé ; il est financé –

l'Union Européenne apporte son aide. Personne chez nous ne comprend donc pourquoi vous restez sourds, alors que ma région, les entreprises, les habitants, attendent cette ligne depuis déjà plus de trente ans. Aussi, quand vous parlez de compétitivité, de mobilité pour tous, croyez-moi, ces mots sonnent terriblement creux aux oreilles des Biterrois.

Pour conclure, vous me permettrez de souligner à quel point parler d'un tel projet de loi, si important, si vaste, en cinq minutes relève de la gageure. C'est pourtant ce à quoi la majorité astreint les députés non-inscrits et ce que vous souhaitez dorénavant imposer à l'ensemble des groupes.

Madame la ministre, vous qui affirmez vouloir « apporter des réponses à tous », puissiez-vous écouter vraiment l'ensemble des parlementaires de cet hémicycle et leurs propositions. (*M. Ludovic Pajot applaudit.*)

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

M. Matthieu Orphelin. Le Président de la République et le Premier ministre l'ont dit aux lendemains des élections européennes : nous devons être au rendez-vous de l'appel lancé par les citoyens sur l'écologie. Je crois que cette loi sur les mobilités est une fantastique opportunité de montrer qu'il y a un avant et un après et que le message envoyé par les citoyens a été bien entendu. Je vais donner quatre exemples.

Le premier est l'inscription en commission de la fin de la vente de véhicules thermiques essence et diesel en 2040 et je crois que l'on pourrait aller plus loin encore. On peut discuter de la date : 2035 serait peut-être plus en phase avec les plans stratégiques des constructeurs français mais on pourrait utilement compléter cet article par un accompagnement des territoires, des salariés, des entreprises pour conforter la transition.

Le deuxième point est le forfait mobilités durables. Nous avons discuté de l'opportunité de le rendre obligatoire. Je continue à penser que c'est une condition indispensable pour lui permettre de changer réellement les choses. Un premier pas a été acté par le Gouvernement : les négociations annuelles obligatoires, la possibilité pour le Gouvernement de légiférer par ordonnances d'ici dix-huit mois. On pourrait aller plus loin et mettre en place au bout de deux ans un forfait de base dans les entreprises où les négociations n'auraient pas abouti.

S'agissant du secteur aérien, il y a eu des discussions, des échanges, des propositions volontairement conflictuelles parfois. Je propose pour ma part un amendement de compromis. J'ai entendu le Président de la République notamment dire que l'échelle européenne était la bonne pour avancer en matière de taxation du kérosène ou sur d'autres modalités. Je crois que c'est effectivement la bonne échelle mais cela n'exclut pas une exemplarité française sans laquelle la voix de la France n'aura pas la même force dans les négociations européennes. Nous proposerons par amendement que la France se donne deux ans pour agir au niveau européen et que si elle n'y arrive pas, elle prendra ses responsabilités, seule ou avec un groupe de pays. Cela permettrait de converger sur ce sujet si conflictuel et sur lequel on a pourtant besoin d'avancer pour montrer aux citoyens la cohérence de l'action de la France sur ces sujets. Le transport aérien ne peut pas rester le seul secteur qui ne contribue pas à la transition écologique.

S'agissant enfin du financement, il faut qu'on règle le problème des 600 millions d'euros annuels qui nous manquent pour financer le scénario prévu par le projet de loi. Je croyais qu'on allait savoir aujourd'hui quelle solution serait retenue par le Gouvernement mais j'entends que cela

serait décidé plutôt dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020. Il faut avancer sur ce sujet. Je crois qu'il n'y a pas beaucoup de solutions possibles : soit une vignette transitoire pour les poids lourds qui font le plein en France, éventuellement remboursable, soit un aménagement de la TICPE, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, mais il faut trouver une solution sans tarder car on a besoin de cette source de financement pour crédibiliser la loi.

Voilà les quatre points sur lesquels je crois que nous pourrions utilement avancer. J'espère que l'examen des 3400 amendements permettra de renforcer l'ambition de ce texte. Il va dans le bon sens mais on peut aller beaucoup plus loin et montrer une grande cohérence sur l'aérien, sur le forfait mobilités durables, sur le financement, sur l'accompagnement des territoires dans la transformation de l'industrie automobile. Il faut que ces débats soient utiles à la cause écologique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

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

M. Ludovic Pajot. Comme les résultats de la dernière consultation électorale l'ont démontré, les fractures continuent de se creuser dans notre pays. Ces fractures multiples, nous n'avons cessé de les mettre en lumière pour vous alerter sur leurs conséquences.

La première de toutes, c'est la fracture territoriale. Nous sommes tous ici des représentants de la Nation, mais aussi des porte-voix de nos territoires et c'est ici qu'une forme de rupture d'égalité s'installe : selon que vous serez urbain ou rural, les services publics se feront denses ou nuls.

Cette fracture territoriale est à la source de la profonde crise sociale que notre pays a vu naître à travers le mouvement des gilets jaunes : d'un côté, la France des villes et des grandes métropoles, lesquelles voient progressivement s'accumuler toutes les richesses et offres de services, et où le prix du mètre carré habitable est en constante augmentation, ce qui a mécaniquement pour effet de chasser les classes populaires et moyennes de ces bassins de vie ; de l'autre, des communes rurales et des zones périurbaines qui voient chaque jour disparaître, les uns après les autres, de nombreux services publics, du professionnel de santé au bureau de poste en passant par les écoles, les services de police ou de justice.

Face à ce constat, il y a en effet un défi majeur à relever pour les responsables politiques : assurer un véritable désenclavement de nombreuses zones pour réduire ces inégalités territoriales. Mais cet objectif ne doit pas servir de prétexte à une ubérisation toujours accrue de notre économie. Or, à la lecture de votre projet de loi, nous avons quelques inquiétudes, notamment concernant les dispositions qui pourraient être applicables aux plateformes numériques.

Nous ne souhaitons pas par ailleurs que la nécessaire transition écologique soutenue par de nombreux Français devienne le prétexte à une écologie punitive qui frapperait de plein fouet nos compatriotes les plus modestes. Je pense ici à l'interdiction d'ici 2040 de la vente de véhicules essence et diesel. Nous ne sommes pas opposés au développement de véhicules moins polluants, à condition que leur coût soit compatible avec le budget des Français. La diminution de la pollution émise doit à notre sens également passer par la promotion de l'hydrogène comme source d'énergie – la France est en retard dans ce domaine par rapport à ses voisins.

Il est fondamental de continuer à protéger nos différents secteurs économiques liés au transport. À titre d'exemple, nos taxis sont soumis à la concurrence déloyale de professionnels sur lesquels ne pèsent pas les mêmes contraintes juridiques.

Nous sommes favorables au développement de modes de transport plus respectueux de l'environnement comme le vélo. En ce domaine, les objectifs affichés par votre projet de loi sont louables mais ils ne sont pas suffisamment ambitieux. Ainsi, nous aurions aimé une meilleure prise en charge par les entreprises du forfait mobilités durables.

Nous regrettons vivement que les revendications des auto-écoles, qui se sont largement mobilisées ces dernières semaines, n'aient pas été entendues. Il est pourtant indispensable d'éviter de tomber dans le tout-numérique et de préserver les petites auto-écoles face aux plateformes. À ce titre, il aurait été plus que préférable de maintenir le caractère départemental de l'agrément conféré aux établissements d'éducation routière, assurant ainsi un meilleur contrôle par les services de l'État.

Le Président de la République et sa majorité ont été confrontés ces derniers mois à la plus grave crise depuis très longtemps. Le principal enseignement à en tirer est l'impératif de réduire drastiquement la fracture territoriale dont souffre notre pays et qui est à la source de multiples inégalités. Ce projet de loi comme beaucoup d'autres avant lui ne permettra hélas ! pas d'y parvenir.

M. le président. La parole est à M. Gabriel Serville.

M. Gabriel Serville. Nous sommes réunis aujourd'hui pour débattre de la première loi d'orientation sur le transport depuis 1982. C'est dire combien étaient immenses les espoirs que l'annonce par l'exécutif du lancement de ce vaste chantier avait suscités, sur ces bancs comme parmi les associations. La déception que les uns et les autres partagent désormais est à la hauteur de ces espoirs.

Tout n'est pas à jeter cependant dans ce texte, loin s'en faut. On saluera les dispositions relatives aux mobilités dites actives, aux mobilités partagées ou encore aux mobilités propres. Il est fort à parier cependant qu'une fois de plus, madame la ministre, vos ambitions ont été bridées par Bercy, qui me semble bien plus enclin à sortir son chéquier pour aligner les cadeaux aux plus riches que lorsqu'il faut accompagner la transformation des mobilités face aux enjeux sociaux, sociétaux et surtout environnementaux.

Il faut bien avouer que ce texte, sur tous les plans, est celui des espoirs brisés, en premier lieu du point de vue budgétaire. Nous doutons donc sérieusement de votre capacité à financer les ambitions affichées.

Outre que, comme à l'accoutumée, les hausses budgétaires promises sont insincères, les montants annoncés se situent tous en deçà des besoins estimés, que ce soit pour la programmation pluriannuelle des routes, pour le fluvial ou pour le ferroviaire, où l'on nage dans le flou le plus total.

Nous avons vraiment l'impression d'avancer à l'aveugle. Alors que ce gouvernement nous sert une portion quotidienne de *greenwashing*, aucun objectif n'est fixé pour la sortie du diesel ou pour l'accompagnement des solutions alternatives au moteur thermique. Rien, non plus, sur la réactivation d'une partie d'un réseau ferré – on peut toujours rêver... – qui compte pourtant parmi les plus denses au monde, mais une logique « tout route » difficilement compréhensible alors que, chaque jour, on culpabilise un peu plus ceux qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture.

Par ailleurs, avec ce projet, je m'inquiète de l'abandon progressif du « collectif » au profit de l'« individuel » ou du service public au profit de l'offre privée. (*M. Pierre Dharréville applaudit.*) Tout est fait ici pour accélérer toujours un peu plus l'ubérisation des mobilités avec des sociétés privées qui deviennent actrices principales et des pouvoirs publics relégués au rang de simples arbitres.

Sur la question sociale, ce n'est guère mieux : aucun effort particulier n'est fait à destination de ceux qui souffrent le plus des fractures territoriales ou sociales, j'y reviendrai un peu plus tard. Il est vrai que le projet comporte quelques mesurées mais, là encore, tout est flou ou, tout au moins, pas à la hauteur des attentes des populations. On ne voit pas bien comment celles-ci pourraient résoudre les problèmes liés à la précarité de la mobilité, comme l'illustre le caractère non-obligatoire du forfait mobilités durables et des aides à la mobilité des publics fragiles.

Enfin – je finirai par là mon propos – comment ne pas remarquer que deux secteurs de la mobilité brillent par leur absence : l'aérien et le maritime ? Trente-sept ans d'attente et pas un mot alors que plus de 33 millions de personnes ont emprunté une liaison aérienne domestique l'année dernière et que 32 millions de passagers ont fréquenté les ports maritimes français ! Comment peut-on parler de mobilités et de lutte contre le réchauffement climatique sans aborder deux des modes de transport les plus polluants ? Certes, malgré les menaces répétées d'irrecevabilité, le sujet est entré par la petite porte en commission et c'est tant mieux, mais nous restons sur notre faim.

Par ailleurs, outre la question des enjeux environnementaux, une autre problématique majeure impliquant ces deux secteurs reste en suspens – elle m'intéresse tout particulièrement en tant qu' élu de la Guyane, territoire d'Amazonie situé à 7 000 kilomètres de Paris et souffrant d'un double enclavement, où les services publics sont rares et souvent inefficaces – : je veux parler de la continuité territoriale et de la mobilité outre-mer.

Combien de fois faudra-t-il le répéter ? La France n'est pas que continentale : elle est aussi mondiale et maritime. Pourtant, à la lecture de ce projet de loi, on voit bien que les seules mobilités qui vous ont préoccupés sont bel et bien celles des Français de l'hexagone, les citoyens d'outre-mer restant comme à l'accoutumée sur le carreau. Les voitures électriques, les trottinettes, les véloroutes, les applications mobiles sont certes des enjeux majeurs qui requièrent toute notre attention et qui mériteraient un texte d'envergure. A contrario, le véritable enjeu pour les presque 3 millions de Français des outre-mer, c'est le désenclavement, lequel passe nécessairement par l'aérien et le maritime. Cet oubli volontaire nous désole particulièrement à la lecture des objectifs présentés dans l'exposé des motifs visant à réduire la fracture et les inégalités territoriales. Cela ne fait pas sens pour tout le monde, en tous cas pas pour nos concitoyens ultramarins. (*M. Jean Lassalle applaudit.*)

Pour y remédier, les collègues de mon groupe de la Gauche démocrate et républicaine et d'autres collègues d'outre-mer ont déposé plusieurs amendements relatifs à la continuité territoriale.

Madame la ministre, les attentes de nos territoires sont fortes, surtout après que le Président de la République a dit qu'il n'était pas le Père Noël à des citoyens qui sollicitaient l'accompagnement de l'État pour désenclaver la commune de Maripasoula, peuplée de plus de 12 000 habitants. (*M. Jean Lassalle applaudit à nouveau.*) C'est pourquoi j'espère que nos amendements retiendront

toute votre attention. Cela conditionnera certainement mon adhésion ou non à ce texte qui se veut fondateur. D'ores et déjà, je tiens à vous en remercier. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI. – M. Jean Lassalle applaudit également.*)

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne doute pas que vous soyez tous impatients de commencer l'examen du titre I^{er} et je ne répondrai donc pas dans le détail à l'ensemble de ces riches interventions. J'en remercie tous les orateurs.

Tout d'abord, je voudrais me réjouir des nombreux points de consensus : consensus sur la priorité qui doit être donné aux transports du quotidien après des décennies ou la politique des transports s'est résumée à des débats sur de grands projets ; consensus, aussi, quant à la confiance envers les territoires afin de construire les solutions les plus adaptées aux besoins de chacun d'entre eux ; consensus quant à la volonté de ne laisser personne sans solution ; consensus, enfin, sur l'exigence environnementale qui doit nous animer. Je remercie Jean-Marc Zulesi et Aude Luquet d'avoir souligné combien ces différents points sont structurants dans ce texte.

Monsieur le député Wulfranc, vous comprendrez bien sûr que je ne partage pas votre lecture du projet. Non, il n'est pas question de tout privatiser ! Comme M. le député Djebbari l'a dit, nous poursuivons l'ambition du nouveau pacte ferroviaire visant à faire de ce secteur la colonne vertébrale d'une mobilité propre. Oui, le transport public est une solution qui restera essentielle dans de nombreux territoires mais force est de constater que nombre d'entre eux sont laissés de côté, donc, nombre de nos concitoyens auxquels il faut apporter de nouvelles solutions. Tel est bien l'objectif de ce projet de loi.

J'entends que certains voient ce dernier comme une collection de mesures techniques sans ambition mais c'est précisément tout le contraire ! Une ambition est affirmée, partagée, et elle repose sur des outils concrets. Je note d'ailleurs que, dans le même temps, vous en demandez d'autres encore, dans certains domaines, dans certains territoires. De plus, que serait une ambition politique sans outils concrets pour la mettre en œuvre ?

J'ai également noté des interrogations ou des inquiétudes, sur lesquelles nous pourrions revenir, mais je tiens d'ores et déjà à souligner quelques points. En ce qui concerne le monde rural, les zones les moins peuplées, j'ai entendu l'inquiétude exprimée notamment par M. le député Demilly. L'ambition de ce projet de loi, c'est précisément de répondre aux problèmes qui se posent, y compris dans les territoires ruraux – d'où l'objectif d'une couverture de l'ensemble du territoire par des autorités organisatrices, qu'il s'agisse des communautés de communes ou, à défaut, des régions.

Ces réponses peuvent être connues, comme avec le transport public régulier, mais ce peut être aussi le transport à la demande, le covoiturage, les véhicules en libre-service, les navettes autonomes. Des expérimentations sont d'ailleurs en cours, par exemple dans la communauté de communes du Cœur de Brenne, où ces solutions fonctionnent. Tel sera aussi le cas dans les territoires ruraux.

M. Fabrice Brun. À Tinchebray !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces solutions fonctionnent également dans les territoires que nous accompagnons, avec France Mobilités : je pense au parc naturel régional des Grands Causses qui, grâce à un « bouquet de solutions », deviendra un territoire « zéro carbone », y compris sur le plan de la mobilité mais, aussi, à la communauté de communes Mad et Moselle, qui promeut avec grand succès les transports à la demande. Je suis donc convaincue que cette loi permettra à chacun de nos concitoyens d'avoir des réponses dans tous les territoires.

Monsieur le député Sermier, nous sommes bien évidemment conscients que dans nombre de territoires, la voiture restera encore nécessaire pour les Français.

M. Fabrice Brun. Pour 80 % d'entre eux !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous ambitionnons de proposer le plus largement possible des solutions alternatives à la voiture individuelle et nous accompagnons aussi les Français pour passer à des véhicules plus récents, qui consomment moins, qui polluent donc moins, qui pèsent donc moins sur le budget des ménages. C'est là une demande importante.

M. Fabrice Brun. Et on exporte les anciennes voitures en Afrique !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Oui, monsieur le député Duvergé, nous soutenons le développement de la mobilité électrique mais pas uniquement, et pas uniquement celle qui se fonde sur les batteries. Nous devons certainement soutenir la filière de l'hydrogène et c'est ce que nous faisons avec des aides systématiquement neutres sur un plan technologique et des appels à projet – je pense en particulier aux 50 millions permettant de soutenir les projets de « territoires hydrogène », au soutien des bioGNV et, plus généralement, des biocarburants. Nous y reviendrons lors des débats.

J'ai également entendu les questions sur la trajectoire des investissements prévus dans ce projet de loi. Nous pourrions aussi y revenir mais je peux vous assurer qu'elle correspond bien à l'ambition du scénario central du Conseil d'orientation des infrastructures – COI.

J'ai entendu les questions concernant les ressources. Des réponses ont d'ores et déjà été apportées pour les stabiliser et donner des perspectives avec, notamment, l'affectation d'une part de TICPE. Nous débattons de cette question importante qu'est la contribution des activités et des modes polluants au financement de la mobilité propre. Cela permettra d'éclairer les dispositions qui seront ensuite inscrites en loi de finances.

Un mot sur le transport de marchandises, monsieur le député Potier. Oui, nous prenons en compte ces enjeux, y compris s'agissant de la logistique du dernier kilomètre. Nous ne pouvons évidemment pas ignorer un tel sujet alors que le e-commerce croît de 15 % par an. On ne peut pas à la fois vouloir diminuer la place de la voiture dans nos villes et voir le nombre de camionnettes se multiplier ! Oui, nous prenons en compte ces enjeux de logistique urbaine ! Je pense que les collectivités disposent largement des outils nécessaires, comme nous l'assurent celles avec lesquelles nous travaillons, à Montpellier ou à Grenoble : elles peuvent réguler cette logistique-là. Nous y reviendrons lors de la discussion des amendements que vous avez déposés.

J'ajoute – c'est important – que nous avons prévu, en commission, d'inclure un volet logistique dans les plans de mobilité.

Il est certes important de traiter la question de la mobilité des personnes mais, aussi, le transport des marchandises. Ce projet soutient bien entendu le développement des modes alternatifs à la route, des modes plus propres : 2,3 milliards d'euros seront consacrés dans les dix prochaines années aux secteurs ferroviaire et fluvial, sans parler du canal Seine Nord Europe ou du projet Lyon-Turin. Peut-être sont-ce d'ailleurs les mêmes qui nous disent à la fois qu'il faut promouvoir le report modal et qu'il faut arrêter ce dernier projet ! Je rappelle que la part du transport ferroviaire entre la France et l'Italie est de 8 % et de 70 % entre l'Italie et la Suisse, qui dispose déjà de deux tunnels sur le modèle que nous voulons réaliser avec le projet Lyon-Turin.

Mme Émilie Bonivard. Eh oui ! Très bien ! Excellent !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je répète que la réforme ferroviaire prévoit bien une stabilisation des péages fret pour soutenir ce mode. Les aides aux transports combinés devraient s'élever à hauteur de 27 millions sur l'ensemble du quinquennat pour la rénovation de voies de services et de réseaux capillaires fret. Telle est l'ambition du Gouvernement.

J'ajoute que le débat en commission a prévu qu'un rapport sur la stratégie de soutien au fret ferroviaire devra être remis, ce qui constituera une autre occasion pour avancer en la matière.

J'ai bien entendu les questions de MM. les députés Pancher et Orphelin sur le forfait mobilités durables. Le rapporteur et le Gouvernement ont déposé des amendements. Je pense que le dispositif retenu permettra de s'assurer que les employeurs prennent bien en compte cette question de la mobilité domicile-travail. Je suis convaincue, comme ils le sont, qu'ils ont un rôle très important à jouer. Je suis confiante, nous trouverons de bonnes solutions.

Vous vous êtes interrogé sur la responsabilité sociale des plateformes, monsieur le député Pancher. Là encore, des amendements ont été déposés sur lesquels nous reviendrons.

J'ai entendu les questions de Mme Lacroute. J'y retrouve bien des préoccupations de la présidente de la région Île-de-France avec qui, je vous rassure, madame la députée, nous avons des échanges réguliers. Nous avons d'ores et déjà des réponses aux questions que vous avez soulevées. D'autres propositions pourront se faire jour.

J'entends également les attentes fortes s'agissant de la fraude, de la sécurité, en particulier pour les femmes, qui peuvent être victimes de harcèlement, voire d'agressions sexuelles. Là encore, des réponses pourront être apportées.

Sur tous ces sujets, le Gouvernement est décidé à avancer avec détermination, pour aller le plus loin possible, dans le respect de l'État de droit, garanti par la Constitution.

Monsieur Potier, en ce qui concerne le Sillon lorrain, je puis vous assurer que nous prenons bien en compte les modes alternatifs à la route – c'est du reste le sens de l'accord franco-luxembourgeois qui prévoit de multiplier par 2,5 le nombre de voyageurs transportés par le rail.

J'ajoute que ce sillon Lorrain est à mes yeux l'un des axes sur lesquels il est pertinent de réfléchir à la mise en place d'un véritable RER, tout comme c'est le cas autour des métropoles de Bordeaux, Toulouse ou Marseille. Nous avons en effet trop longtemps négligé l'importance de renforcer le transport ferroviaire, et tous nos concitoyens qui passent des heures dans les embouteillages pour se rendre au travail sont en droit d'attendre de nous que nous avancions avec résolution. Un rapport est d'ailleurs prévu sur ce sujet d'ici la fin de l'année.

J'ai également entendu les questions concernant les 80 kilomètres heure ; vous aurez de votre côté noté les assouplissements proposés par le texte : nous pourrions y revenir lors de la discussion des articles.

J'en termine en répondant à M. Lassalle sur les auto-écoles. Nous sommes tous d'accord sur le fait que le permis de conduire doit être plus rapide à obtenir et moins cher, sans pour autant remettre en cause la qualité de la formation. Il ne s'agit pas de déstabiliser les auto-écoles, que nous accompagnons pour leur permettre, par exemple, d'investir dans des simulateurs qui doivent permettre des baisses de coûts et une amélioration de la formation pour nos jeunes.

Beaucoup de sujets ont d'ores et déjà été évoqués. Je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'en rediscuter au cours de ces prochains jours. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

DISCUSSION DES ARTICLES

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

Je vous rappelle qu'à la demande du Gouvernement la discussion du titre I^{er} A est réservée.

Article 1^{er}

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

M. Fabrice Brun. L'organisation de la mobilité des Français, dont nous allons débattre pendant plusieurs jours, c'est d'abord la liberté – liberté de se déplacer et d'habiter où bon leur semble, liberté de choisir un métier ou une activité en fonction de leurs aspirations profondes. C'est là que prend tout son sens cette notion bien française d'aménagement du territoire, que votre texte, tel qu'il nous arrive aujourd'hui, paraît ignorer.

Car la mobilité, c'est aussi l'égalité d'accès – à l'emploi, aux soins ou aux services publics. On comprend tout de suite pourquoi le sujet a pu mettre le feu aux poudres il y a six mois dans le pays, dans un contexte marqué par les 80 kilomètres heure et une augmentation sans précédent des taxes sur les carburants.

Madame la ministre, à grand renfort de communication dans la presse quotidienne régionale – aujourd'hui dans Le Dauphiné libéré –, vous annoncez que ce projet de loi est une réponse au « sentiment d'injustice » dans les territoires. Mais c'est bien plus qu'un sentiment, et la fracture territoriale coupe véritablement notre pays en deux ! Réguler les trottinettes électriques est sans doute une évidence quand on circule dans Paris, mais avouez que cela peut faire sourire à Joyeuse ou à Saint-Cirgues-en-Montagne.

Ce que je veux dire, c'est que les bassins enclavés et les zones peu denses sont les parents pauvres de ce texte, même si ce projet de loi – il faut le reconnaître – n'oublie pas la fraternité puisqu'il promeut le partage des véhicules, qui est une autre façon de se déplacer et de se rencontrer. Que l'on réside en ville ou au village, nous voulons tous vivre avec notre époque.

M. le président. La parole est à M. Pierre Cordier.

M. Pierre Cordier. Élu d'un territoire rural souvent qualifié d'« oublié de la République », je m'associe à ce que mes collègues ont déjà dit sur l'importance de la mobilité pour

nos concitoyens, qu'ils soient entrepreneurs, salariés, étudiants ou retraités. Il est difficile de trouver un travail, de poursuivre ses études, d'aller à des rendez-vous médicaux, de développer une entreprise sans route ni autoroute, sans ligne TER fiable, sans liaison TGV directe avec Paris, ou encore sans permis de conduire...

Ces dernières années, les modes de transport utilisés par nos concitoyens ont évolué, tandis que leurs exigences en matière de protection de l'environnement ou de sécurité se renforçaient. Malgré tout, dans de nombreux territoires, comme les Ardennes ou le Cantal, on peut difficilement se passer de voiture, d'où l'importance d'avoir accès au permis de conduire, pour les jeunes en particulier.

Le partage de l'espace public entre les différentes mobilités doit être revu, et la question des voies cyclables est un enjeu important dans nos communes – nous aurons l'occasion d'y revenir lors de l'examen du titre III.

Je veux vous rappeler, madame la ministre, que nos concitoyens qui vivent dans les communes rurales se sentent légitimement visés par la politique fiscale et environnementale du Gouvernement. Les 80 kilomètres heures, les taxes toujours plus lourdes sur le gazole, autant de mesures qui pénalisent les habitants de ces territoires qui n'ont ni métro, ni bus ni RER pour aller travailler!

Nous déplorons le manque de cohérence de ce texte fourre-tout, et l'absence d'une vision claire sur ce que devront être les mobilités en France dans les vingt prochaines années. Nos concitoyens attendent une amélioration de l'offre de transports, en particulier dans les territoires peu denses et enclavés, afin d'assurer une mobilité fiable, efficace, qui garantisse leur sécurité. Nous vous attendons sur ces différentes questions.

M. le président. La parole est à M. Dino Cinieri.

M. Dino Cinieri. Nos concitoyens ont de grandes attentes concernant les mobilités. Pour ma part, madame la ministre, je vous ai déjà interpellée à plusieurs reprises sur les difficultés rencontrées par les Ligériens pour circuler entre Saint-Étienne et Lyon.

Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 – il y a plus de quinze ans! – a pourtant confirmé l'intérêt de réaliser une nouvelle liaison autoroutière entre Saint-Étienne et Lyon, et le projet de l'A45 a été déclaré d'utilité publique par le décret du 16 juillet 2008.

Le dossier a franchi toutes les étapes de la procédure, preuve de sa solidité, une consultation a été menée, un candidat a été retenu, et l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'ARAFER, a émis un avis favorable sur le projet de concession en octobre 2016, de même que le Conseil d'État, en juin 2017.

L'A45 est un équipement structurant, important non seulement pour le développement de l'économie de la métropole stéphanoise et des départements de la Loire et de la Haute-Loire, mais aussi pour l'économie nationale, car il constitue le dernier tronçon de l'axe stratégique Lyon-Toulouse. C'est aussi une réponse indispensable au caractère vétuste, inadapté et hautement accidentogène de l'A47, voie congestionnée et partiellement soumise à des risques d'inondations et d'éboulements.

Pourtant, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, sur lequel s'appuie le rapport annexé au présent projet de loi, préconise des scénarii alternatifs à l'A45; leur

réalisation serait même financée grâce à l'enveloppe prévue par l'État pour l'A45, alors qu'ils ne résolvent en rien les difficultés de mobilité rencontrées.

Le président de Saint-Étienne Métropole, le président du conseil départemental et moi-même pour la région avons été reçus par le préfet de région, avec qui nous avons évoqué les infrastructures routières et ferroviaires. M. le préfet de région a proposé d'améliorer les bretelles d'accès et de sortie, de créer de nouvelles bandes d'arrêt d'urgence sur certains tronçons, de développer l'information en temps réel, de créer deux fois deux voies sur la liaison A450-A47, de fluidifier le nœud routier de Ternay et de doubler le pont de Givors.

À l'issue de ces échanges, les élus de la Loire ont considéré que ces propositions d'amélioration étaient acceptables en cas de réalisation de l'A45 mais demeuraient insuffisantes si le Gouvernement renonçait à ce projet. C'est la raison pour laquelle les élus ont demandé que ce dernier prolonge de dix ans la déclaration d'utilité publique, pour l'instant valable jusqu'à l'été 2020.

Madame la ministre, je vous demande de maintenir le cap fixé initialement, afin que cette autoroute, dont les habitants de la Loire et de la Haute-Loire ont tant besoin, voie enfin le jour. Vous ne pouvez pas tenir de beaux discours sur la mobilité et bloquer en même temps la réalisation d'un projet solide, très attendu et dont le coût est déjà budgétisé. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

M. le président. La parole est à Mme Justine Benin.

Mme Justine Benin. Je me réjouis que nous débutions l'examen de ce texte sur la mobilité. Cela faisait trente-cinq ans que nous n'avions pas eu de grande loi sur les transports, et pourtant, on l'a vu et on le voit encore, les difficultés liées aux mobilités sont au cœur des préoccupations de nos concitoyens. Pollution, isolement, fracture territoriale, manque de transports collectifs, précarité des infrastructures, autant de problèmes qui non seulement empoisonnent la vie quotidienne mais freinent également le développement économique de nos territoires.

Il y a eu les Assises du transport, puis les Assises des outre-mer et enfin les Assises du transport aérien, lesquelles comportaient un volet outre-mer sur lequel notre collègue Serge Letchimy a effectué un travail remarquable. Il a notamment mis en exergue les difficultés rencontrées par l'ensemble des populations des outre-mer – jeunes, étudiants, familles – dans le cadre de la continuité territoriale, du fait en particulier du coût exorbitant des billets d'avion pour l'Hexagone.

Les Guadeloupéens attendent donc beaucoup de ce projet de loi ambitieux. En Guadeloupe comme ailleurs dans les outre-mer, nous sommes en attente d'investissements dans nos routes dans nos infrastructures, mais également dans la création de services de transport collectif de qualité. Nous en avons besoin, nous avons besoin que le Gouvernement soit aux côtés des collectivités majeures, au premier rang desquelles les régions, et ce afin que la continuité territoriale ne soit plus une pétition de principe mais une réalité que ne compromettent plus des questions de gouvernance.

Nous en avons déjà débattu, madame la ministre, et je vous remercie des différentes réponses que vous avez déjà apportées. J'espère que nos débats des deux prochaines semaines permettront d'avancer efficacement pour améliorer la mobilité et la continuité territoriale dans nos outre-mer. *(Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.)*

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

M. Michel Castellani. Nous abordons un texte dont il est inutile de souligner l'importance, que ce soit en matière d'emplois, de vitalité économique, de désenclavement des territoires ou de qualité de vie.

Tout d'abord, si la mobilité urbaine est évidemment essentielle compte tenu de la démographie et de la concentration des transports, il ne faut pas pour autant oublier ou marginaliser les régions périphériques, rurales, montagneuses, insulaires – et je ne parle pas seulement ici de la Corse.

La mobilité est d'abord un moyen de lutter contre l'éloignement, car de l'absence de transport naît l'isolement et une forme de déstructuration territoriale qui conduit, en un cercle vicieux, à la précarité.

Je voudrais ensuite insister sur la dimension environnementale du texte. On le sait, l'industrie des transports représente 29 % des émissions de gaz à effet de serre. Nous devons donc faire en sorte de les réduire, afin de contribuer à la lutte contre le dérèglement climatique. Tous les acteurs de notre société, l'État, les entreprises, doivent ainsi accompagner les citoyens dans leurs efforts pour préserver notre planète.

En somme, ce que j'ai à dire n'a rien de révolutionnaire ; je ne fais que souligner les aspects essentiels de ce projet de loi, que je résumerai en une phrase : que l'on parle de transports ou de mobilité, les moyens de déplacement doivent constituer un outil de lutte contre la fracture territoriale en offrant des services de proximité et en respectant les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. Jérôme Nury.

M. Jérôme Nury. Le Gouvernement présente l'article 1^{er} – et l'ensemble du projet, d'ailleurs – comme le moyen de moderniser les mobilités et de les organiser plus efficacement dans chaque partie de territoire. L'intention est louable ; encore faut-il que les dispositions proposées résistent à certaines interrogations, notamment s'agissant des territoires ruraux. Si l'objectif de ce texte est bien de désenclaver les territoires à faible densité, il ne prévoit ni moyen supplémentaire, ni solution concrète à même d'assurer la mobilité pour tous.

Les territoires ruraux représentent 80 % de la surface totale de la France. Ce sont autant de zones où la voiture est l'unique mode de transport, où l'on n'attend pas de nouveaux services de bus, de nouvelles lignes de tramway ou de métro, mais de nouvelles routes, des deux fois deux voies, des aménagements de sécurité et surtout une réglementation adaptée aux besoins de déplacements quotidiens.

L'échec du Gouvernement dans l'affaire de la limitation de la vitesse à 80 kilomètres par heure est un exemple flagrant de ces failles dans la réglementation : loin de s'être montré efficace pour lutter contre la mortalité routière, hélas ! elle a surtout pénalisé nos concitoyens en augmentant leur temps de trajet et a eu pour effet de renforcer l'enclavement des territoires.

Je regrette que le Gouvernement ait mis autant de temps à faire confiance aux élus locaux en leur permettant de moduler la limitation de vitesse, d'autant plus que la proposition de loi que j'avais déposée en ce sens, reprise ensuite avec Vincent Descoeur, a été rejetée en juin dernier. Mieux

vaut tard que jamais, cependant ; l'adoption de cette disposition serait une avancée réelle pour la mobilité quotidienne de nos concitoyens.

Les habitants attendent de ce texte, non pas de bonnes intentions, mais des moyens modernes et moins onéreux de se déplacer quotidiennement.

M. le président. La parole est à Mme Virginie Duby-Muller.

Mme Virginie Duby-Muller. Je profite de mon intervention sur l'article pour saluer le travail remarquable effectué par les acteurs locaux pour développer le covoiturage au plus près des besoins des territoires, grâce en particulier à des moteurs de recherche qui mutualisent les demandes, comme covoiturage-leman.org.

Ce mode de consommation économique et écologique se développe mais il ne permettra de lutter efficacement contre l'autosolisme qu'à condition de permettre de gagner du temps, ce qui est possible lorsque des voies dédiées existent, comme c'est le cas des *carpool lanes* aux États-Unis.

En Haute-Savoie, nous avons récemment accompagné un projet unique en Europe : depuis le 8 octobre 2018, à certains horaires correspondant à la mobilité pendulaire, la voie de gauche d'une autoroute est réservée dans chaque sens au covoiturage. Cette mesure tend à réduire les effets de la circulation entre le domicile et le lieu de travail le long d'un axe majeur du réseau ATMB – autoroutes et tunnels du Mont-Blanc.

On le sait, les embouteillages font partie du quotidien des travailleurs transfrontaliers. Chaque jour, pas moins de 22 000 véhicules empruntent ce passage vers Genève, ce qui sature le passage aux douanes. Plus généralement, le canton de Genève enregistre chaque jour 600 000 mouvements à ses frontières, dont la majorité concerne les travailleurs frontaliers.

Nous voulons, grâce à ce projet commun entre la France et la Suisse, nous engager davantage dans l'innovation afin de développer le covoiturage au quotidien. Nous espérons ainsi désengorger le centre-ville grâce à cette proposition qui complètera le Léman Express, projet de RER transfrontalier dont la mise en service est prévue pour le 15 décembre prochain.

Cette innovation s'inscrit également dans le programme PACT'Air, accord transfrontalier destiné à améliorer la qualité de l'air en Haute-Savoie et qui revêt une importance particulière à l'échelle du Grand Genève. Cette initiative, limitée pour le moment à l'échelon local, est soutenue par le département de la Haute-Savoie. Nous devrions en encourager la généralisation, d'autant que mes collègues de circonscriptions frontalières sont confrontés, eux aussi, à des problématiques spécifiques.

M. le président. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. Madame la ministre, je vous remercie de m'avoir répondu aussi gentiment qu'utilement au sujet des auto-écoles.

Certes, leurs problèmes ne sont pas résolus et leur inquiétude perdure, ce que vous avez vous-même reconnu, mais une réponse fait toujours plaisir. Je suis si peu habitué à recevoir des réponses, et même à avoir la possibilité de poser des questions... Vous n'en êtes pas responsable,

monsieur le président, mais je pense d'ailleurs le faire de moins en moins – bientôt, en effet, nous ne pourrons plus guère nous exprimer ici.

Revenons au sujet. Puisque nous sommes dans de bonnes dispositions – je perçois des ondes positives –, je vous invite à remettre en chantier un vieux projet pour relier Pau, chef-lieu de département, à Oloron-Sainte-Marie, sous-préfecture. Alors qu'il était financé, des obstacles d'ordre écologique ont en effet fait échouer ce beau projet qui, de l'aveu même du concessionnaire, constitue pourtant la portion la moins onéreuse du programme dans lequel il s'inscrivait, la liaison Bordeaux-Pau. Cela ne coûterait donc pratiquement rien aux pouvoirs publics, mais quelle différence ce serait, en revanche, pour Oloron-Sainte-Marie et les vallées voisines, aujourd'hui beaucoup trop isolées pour se développer !

Par ailleurs, la création du tunnel du Somport a rendu nécessaire l'amélioration des voies au sud d'Oloron. Il convient de résoudre le problème de la déviation et sécuriser cette route si dangereuse puisque des camions tombent deux ou trois fois par an dans le Gave et l'empoisonnent.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Dufrègne.

M. Jean-Paul Dufrègne. Cet article 1^{er}, qui fixe les principes directeurs de l'organisation des transports, tend à remplacer la notion de droit au transport par celle de droit à la mobilité. Loin d'être anecdotique, ce changement de vocable traduit un changement de paradigme : l'État s'exonère ainsi de l'exigence de rendre effectifs le droit au transport pour tous et l'égalité de traitement entre les territoires. Alors même que nous constatons tous l'urgence d'améliorer la qualité de l'offre et l'état des infrastructures, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou de celui des marchandises, les solutions du Gouvernement sont en décalage avec la réalité et avec les attentes sociales ou environnementales : il est en effet convaincu que le train et le réseau routier national non concédé doivent desservir les grandes métropoles entre elles, le reste relevant de la responsabilité des régions par l'intermédiaire des autorités organisatrices des mobilités.

Les solutions proposées dans le projet de loi concernent les modes de transport empruntant principalement la route – autocars, covoiturage, financement du permis, du véhicule, vélo, etc. En cela, il est en cohérence avec le pacte ferroviaire dont l'application pourrait conduire à supprimer 9 000 kilomètres de lignes ferrées en dehors des abords de métropoles.

Les régions décideront où elles déploieront les moyens financiers en partant du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Les besoins en mobilité sont envisagés sous le seul prisme de l'efficacité pour les entreprises, dont la contribution est pourtant limitée au maximum. S'agissant des autres besoins de déplacements – ceux des familles, par exemple –, vous êtes aux abonnés absents. Il en est de même pour les enjeux d'aménagement du territoire ou de lutte contre les fractures sociales, comme le prouve votre désintérêt pour la gratuité des transports publics et l'absence d'ambition en faveur d'un maillage cohérent du territoire permettant une offre de transport public accessible à tous. Ces enjeux sont soit délégués, soit privatisés. Nous ne pouvons vous suivre dans cette voie de détricotage du service public. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR. – M. Dominique Potier applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Guillaume Larrivé.

M. Guillaume Larrivé. « Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux » est la troisième priorité figurant dans le rapport annexé à votre projet de loi. Nous partageons tous cette préoccupation mais je souhaiterais que vous précisiez, madame la ministre, au nom du Gouvernement, quels seront les effets concrets d'un tel choix.

Il est ainsi précisé que « l'État prévoit [...] de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total d'un milliard d'euros sur dix ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux ».

Je souhaite qu'il soit précisé que le contournement sud de la ville d'Auxerre, véritable arlésienne dans l'Yonne, constitue une vraie priorité. J'en ai expliqué il y a quelques jours la nécessité au directeur général des infrastructures des transports.

Au nom des élus et des habitants de l'Yonne, j'aimerais connaître le calendrier de réalisation et le plan de financement de ce contournement. Le moment est en effet venu, après moult études, de réunir – sous votre présidence ou celle du directeur général des infrastructures – les partenaires potentiels concernés par ce projet d'intérêt général, dont l'achèvement est indispensable à l'amélioration de la qualité de vie des habitants de l'agglomération d'Auxerre et au développement du territoire de l'Yonne.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 2651 et 1140, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n^o 2651.

Mme Caroline Fiat. Par cet amendement, nous refusons que la notion de mobilité remplace celle de transport. Vous souhaitez effacer la notion de droit au transport, ce droit fondamental de chaque citoyen qui, pour être pleinement reconnu, implique une planification par l'État et le développement de services publics.

Le nouveau concept que vous défendez, celui de mobilité, correspond davantage à la multiplication des offres privées et tend à faire du droit au déplacement un simple débouché économique pour start-up. Ainsi, les « cars Macron », dont nous avons fait l'amère expérience, auront servi dans un premier temps d'alibi pour supprimer les lignes ferroviaires avant d'abandonner ces mêmes dessertes, laissant les habitants sans autre choix que la voiture. Il ne reste plus aujourd'hui que deux compagnies dans le secteur, moins de quatre ans après la libéralisation du transport en car longue distance, ce qui témoigne des limites de l'ouverture à la concurrence.

Par ailleurs, le Conseil d'État souligne, dans son avis, l'absence de définition de la notion de mobilité qui revêt, dans ce texte, soit un sens large englobant les transports, soit un sens étroit opposant les nouveaux services de mobilité aux services de transport public de personnes.

Dans le doute, nous restons du côté de ceux qui défendent l'accès aux droits et nous demandons le maintien de la notion de transport.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 1140.

M. Jean-Marie Sermier. La mobilité est certainement une notion très moderne qui s'étend à d'autres concepts que le seul transport, mais le transport recouvre des réalités précises, notamment dans les zones rurales, peu densifiées, où, en l'absence de réseaux de transports collectifs comparables à ceux qui existent en milieu urbain, nous aurons toujours besoin de moyens efficaces pour nous déplacer.

Cet amendement est un appel pour que vous confirmiez que, partout en France, dans les territoires peu densifiés ou en zone urbaine – mais surtout en zone rurale –, l'État et les autorités organisatrices de la mobilité prendront en considération les besoins en matière de transport.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Pour des raisons différentes, La France insoumise et Les Républicains expriment la même demande concernant le droit au transport. Rappelons que nous ne substituons pas la mobilité au droit au transport, dont nous conservons le principe. Nous ajoutons simplement le concept de mobilité, qui s'entend plus largement et concerne davantage de personnes. Il n'est pas question de supprimer les transports publics.

Je vous invite à retirer ces amendements, sinon j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Je ne partage pas l'affirmation que, dans les zones rurales, l'auto-solisme serait la seule solution. Au contraire, les nouvelles mobilités doivent trouver à se développer prioritairement dans les zones où, manifestement, les transports publics n'ont pas apporté de réponse. Les exemples qui ont été donnés, comme le covoiturage promu par la société ATMB ou celui qui est développé par les entreprises de la vallée de l'Arve, montrent bien qu'il s'agit d'aller au-delà de la notion de transport pour passer à une notion plus large, la mobilité. Celle-ci, évidemment, ne revient pas sur le droit au transport, mais donne un droit effectif dans des territoires où, jusqu'à présent, et depuis des décennies, nos concitoyens sont abandonnés au tout-voiture.

Alors qu'ils nous ont dit avec force que cette situation ne peut plus durer, l'objectif du projet de loi est bien d'apporter d'autres solutions, en s'appuyant sur toutes les nouvelles mobilités et en tirant le meilleur de l'innovation. Les navettes autonomes ne sont pas réservées aux grandes villes : dans mon esprit – tel est le sens des expérimentations que nous menons, par exemple dans la communauté de communes de Cœur de Brenne –, ces nouvelles solutions de mobilité permettront d'apporter des réponses dans tous les territoires.

Avis défavorable à ces deux amendements, car le concept de mobilité est très important pour nos concitoyens, notamment dans les zones rurales.

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

Mme Caroline Fiat. Monsieur le rapporteur, vous vous êtes étonné de notre accord avec LR. Or, tenez-vous bien ! Non seulement Les Républicains et La France insoumise poursui-

vent le même objectif à travers ces deux amendements, mais le Conseil d'État lui-même partage notre lecture – je l'ai souligné en défendant l'amendement.

(Les amendements n° 2651 et 1140, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Dominique Potier, pour soutenir l'amendement n° 2412.

M. Dominique Potier. Nous aurions tort de sourire de cet amendement, qui reprend une initiative du groupe socialiste du Sénat, notamment d'Olivier Jacquin. Il traite de l'égalité d'accès à la mobilité.

Dans les territoires les plus pauvres, dans le même village parfois, on trouve des gens très mobiles qui, par leur capital culturel, économique et social, peuvent avoir fait, à 25 ans, plusieurs fois le tour du monde, et d'autres pour qui l'accès à la ville voisine demeure un défi culturel ou pratique.

Pour d'autres encore, rejoindre son appartement présente une difficulté, parce qu'une fois sur deux ou trois l'ascenseur est en panne. Ces problèmes sont totalement méprisés, alors que, dans un projet de loi d'orientation sur les transports, on ne saurait être indifférent à la mobilité verticale, qui est celle du quotidien. Cet amendement témoigne d'une préoccupation pour les plus fragiles et les moins mobiles, ceux pour qui monter les escaliers est une épreuve.

La mobilité verticale doit être prise en considération à côté de la mobilité horizontale. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous avez repris un amendement des sénateurs socialistes sur la problématique des ascenseurs. Je partage votre souci : c'est très énervant, voire pénalisant, de ne pas pouvoir accéder à son appartement de manière confortable quand l'ascenseur est en panne.

Toutefois, comme il a été répondu aux sénateurs, cet amendement entre plus dans une problématique de logement que dans une problématique de transport. Je vous demande donc son retrait, faute de quoi j'émettrai sur celui-ci un avis défavorable.

M. Jean-Paul Dufègne. Cela commence bien !

(L'amendement n° 2412, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Anne Brugnera, pour soutenir l'amendement n° 381.

Mme Anne Brugnera. Ce texte a pour ambition d'actualiser nos politiques de mobilité. Or les difficultés d'accès que rencontrent nos concitoyens, depuis l'accès à une offre de transport adéquate et aux leviers de la mobilité jusqu'au numérique lorsque le télétravail est une solution pour diminuer le recours aux transports, traduisent le fait que la première réponse aux besoins de déplacement est l'aménagement du territoire.

Notre premier réflexe, en réponse à nos besoins de déplacement, est souvent de rapprocher le travail des travailleurs ou les services de la population. En 2004, selon l'INSEE, trois salariés sur quatre travaillaient hors de leur commune de

résidence. Les chiffres atteignent près de 87 % dans les couronnes périurbaines et 90 % dans les couronnes des pôles d'emploi de l'espace à dominante rurale.

L'aménagement du territoire participe aux grands enjeux de la société de demain que sont la transition écologique et la transition énergétique, le développement économique et la dimension sociale. Il permet de prendre en compte les données naturelles et les besoins des générations futures. La première des réponses aux besoins de mobilité est de ne plus avoir besoin, ou d'avoir moins besoin, de se déplacer. C'est pourquoi ce texte doit proposer une réponse claire en matière d'aménagement du territoire.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cette disposition étant dépourvue de portée normative, j'en demande le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Effectivement, la meilleure des mobilités est celle qu'on évite : en agissant sur l'aménagement du territoire, il est possible d'éviter des déplacements qui seraient coûteux et générateurs d'émission de gaz à effet de serre.

Toutefois, cet amendement ne me paraît pas avoir sa place au sein de cet article sur le droit au transport. La question de l'aménagement du territoire sera davantage à sa place lorsque nous traiterons de la politique générale des transports ou des objectifs de la programmation des infrastructures.

Je vous demande donc de retirer l'amendement, au bénéfice des discussions que nous pourrions avoir sur d'autres points du texte.

(L'amendement n° 381 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 29, 280, 449, 463, 490, 581, 628, 741, 1077, 1396, 1459, 3252 et 235, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 29, 280, 449, 463, 490, 581, 628, 741, 1077, 1396, 1459 et 3252 sont identiques.

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

M. Vincent Descoeur. Il vise à inscrire, parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, l'indispensable désenclavement des massifs de montagne qui, à l'exemple du Massif central, souffrent d'un retard certain, s'agissant des dessertes routières. Ces massifs doivent bénéficier en priorité du projet que vous avez affiché, madame la ministre, et auquel je souscris, de privilégier la régénération du réseau.

M. le président. La parole est à Mme Annie Genevard, pour soutenir l'amendement identique n° 280.

Mme Annie Genevard. Je souhaite évoquer, à mon tour, la mobilité quotidienne et la fluidité du trafic routier dans les massifs de montagne, qui constituent un réel problème, comme l'a souligné Virginie Duby-Muller.

J'ai eu l'occasion de m'en entretenir avec vous à plusieurs reprises, madame la ministre. Nous vivons, dans certains massifs, des situations d'engorgement qui nous pénalisent à divers titres. Les routes en territoire frontalier étant souvent

des routes économiques, les situations d'engorgement perturbent la vie économique des territoires, tout en pénalisant lourdement la vie quotidienne des habitants de ces massifs.

Nous attendons ainsi des aménagements routiers sur la RN57, qui traverse le massif du Jura. Nous ne demandons pas une deux fois deux voies sur tout le linéaire, mais des créneaux de dépassement seraient les bienvenus. Ils sont même attendus, s'agissant de certaines portions, depuis plus d'un demi-siècle.

Nous attendons beaucoup de ce projet de loi d'orientation des mobilités. Madame la ministre, du point de vue méthodologique, peut-être conviendrait-il, dans les études qui seront menées en vue d'opérer les choix d'investissement, de vous pencher plus particulièrement sur les territoires transfrontaliers, dans lesquels la question de la mobilité devient criante.

Je souhaite que l'examen de ce texte soit l'occasion, pour vous, d'affirmer que vous prenez pleinement conscience du problème particulier de l'engorgement routier, qui fait de la circulation dans les massifs de montagne un véritable enfer. *(M. Jean Lassalle applaudit.)*

M. le président. La parole est à Mme Émilie Bonnivard, pour soutenir l'amendement identique n° 449.

Mme Émilie Bonnivard. Les territoires de montagne ont, à la fois, des atouts importants et des handicaps naturels, notamment en matière de mobilité.

Cet amendement vise donc à inscrire, parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, l'importance du désenclavement, pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés, et l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier.

J'ajoute que les investissements sur le réseau routier sont bien plus importants dans ces territoires que sur les territoires plats. Dans les Alpes, nous subissons des effondrements réguliers de routes, pour la réparation desquelles, systématiquement, il est nécessaire d'investir l'argent du contribuable local. Il faut également construire des viaducs et des ponts. Seule l'adoption de ces amendements permettrait de reconnaître la spécificité des territoires de montagne en matière de transports.

M. le président. Les amendements identiques n°s 463 de M. Jean-Yves Bony et 490 de Mme Jeanine Dubié sont défendus.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement identique n° 581.

M. Fabrice Brun. Nous aborderons à plusieurs reprises la spécificité des territoires de montagne et l'importance des moyens dédiés à leur désenclavement. S'agissant, ainsi, de la RN102, qui dessert la montagne ardéchoise, nous souscrivons, madame la ministre, à votre objectif de régénération du réseau routier des massifs montagneux : sur la RN102, qui est de la compétence de l'État, au XXI^e siècle, deux poids lourds ne se croisent toujours pas.

M. le président. Les amendements identiques n°s 628 de M. Vincent Rolland et 741 de M. Jean Lassalle sont défendus.

La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement identique n° 1077.

M. Dino Cinieri. Il vise à inscrire, parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés et l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires frontaliers.

M. le président. La parole est à M. Ludovic Pajot, pour soutenir l'amendement identique n° 1396.

M. Ludovic Pajot. Il vise à inscrire, parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés et l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires frontaliers, comme celui des Pyrénées-Orientales de mon collègue Louis Aliot.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement identique n° 1459.

M. Stéphane Demilly. Dans le sillon des amendements identiques déjà défendus par mes collègues Descoeur, Bonnard et Cinieri, celui-ci vise, lui aussi, à inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne qui en sont particulièrement affectés et l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires frontaliers.

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement identique n° 3252.

M. Christophe Bouillon. Ne soyez pas surpris qu'autant de parlementaires, dont Marie-Noëlle Battistel, défendent ces amendements dont la légitimité est très grande : la question de la fluidité des trafics dans les massifs de montagne doit être prise en considération. Il convient, madame la ministre, de l'inscrire parmi les objectifs de la programmation des infrastructures. Elle concerne les déplacements du quotidien qui vous sont chers.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 235.

M. Fabrice Brun. Cet amendement vise à inscrire, parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, l'importance du désenclavement des massifs de montagnes et des territoires insulaires. On pourrait dire que c'est l'Ardèche et la Corse réunies : mobilité et Castagniccia.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons longuement débattu de ces amendements en commission. Je tiens à vous rassurer à nouveau, les dispositions de ce projet de loi relatives au désenclavement concernent tous les territoires, notamment les massifs de montagnes et les îles.

La rédaction initiale de l'article L.1111-3 du code des transports imposait déjà une prise en compte des enjeux de désenclavement et de l'aménagement du territoire dans la programmation des infrastructures. Le Sénat y a ajouté les enjeux d'attractivité des territoires, de lutte contre le changement climatique, de protection de la biodiversité, de lutte contre la pollution de l'air, et la commission a approuvé ces ajouts. Le Sénat a également ajouté une mention explicite des massifs de montagnes et des territoires insulaires, pourtant inclus dans la notion de désenclavement, et notre commis-

sion l'a conservée. J'estime donc que la rédaction actuelle est suffisamment claire, et qu'il convient de ne pas allonger davantage cette énumération déjà ambitieuse.

Y ajouter des spécificités supplémentaires pourrait amener, a contrario, à ne pas devoir prendre en compte les spécificités qui n'y figureraient pas. Ainsi, et je peux en faire reproche à tous ces amendements, pourquoi mentionner uniquement le mode routier dans l'objectif de désenclavement ? Comme en commission, j'émetts un avis défavorable à tous ces amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage tout à fait l'avis de M. le rapporteur. La notion de désenclavement, notamment des massifs de montagne, figure explicitement à l'alinéa concerné. L'adoption de ces amendements conduirait seulement à exclure le transport ferroviaire comme modalité de désenclavement des massifs de montagne. Je m'étonne que vous vouliez cela, alors que certains groupes nous reprochent de n'avoir pas été assez ambitieux dans la lutte contre le changement climatique et la pollution. Avis défavorable.

M. Vincent Descoeur. Il y aura d'autres amendements !

M. Jean Lassalle. Un mode de transport n'exclut pas l'autre !

M. Dominique Potier. Il faut sous-amender !

(Les amendements identiques n° 29, 280, 449, 463, 490, 581, 628, 741, 1077, 1396, 1459 et 3252, et l'amendement n° 235, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 1895.

Mme Emmanuelle Ménard. Il s'agit d'un amendement d'appel, qui vise à rappeler que la ligne nouvelle entre Montpellier, Béziers et Perpignan est un élément indispensable pour le développement et le désenclavement de l'ouest de l'Hérault – vous ne pourrez pas me reprocher d'exclure le transport ferroviaire comme levier de désenclavement !

Actuellement, les prestations du mode ferroviaire ne sont plus en adéquation avec les flux croissants de transport de biens ou de personnes. Nos territoires ne sont pas desservis de manière équitable, ce qui accroît les inégalités entre eux et ne permet pas de lutter efficacement contre la paupérisation croissante de certaines zones. Le passage de la ligne à grande vitesse – LGV – à Béziers permettrait à notre ville du sud de la France de bénéficier d'un dynamisme économique et humain qui ne doit plus être réservé aux seules métropoles.

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 ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. J'ai bien noté que c'est un amendement d'appel, mais la ligne entre Montpellier et Perpignan est d'ores et déjà mentionnée dans la programmation des infrastructures, et le Gouvernement est prêt à travailler avec les collectivités sur des modalités de financement permettant d'en accélérer la réali-

sation. Nous aurons l'occasion, lors de la discussion, de mentionner les sociétés de projets qui pourraient être mises en place pour l'accélérer.

(L'amendement n° 1895 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gabriel Serville, pour soutenir l'amendement n° 3311.

M. Gabriel Serville. Madame la ministre, dans votre réponse dans le cadre de la discussion générale, j'ai guetté une référence aux outre-mer, en vain. Peut-être n'ai-je pas été assez attentif.

Le présent amendement vise à introduire la notion de « territoires isolés ». En Guyane, il n'y a pas vraiment de montagnes, mais certaines situations peuvent présenter des particularités similaires, comme ces communes totalement isolées du reste du territoire, qui ne sont accessibles que par voie fluviale, à raison de trois ou quatre jours de navigation, ou par hélicoptère, au prix de 2 500 ou 3 000 euros l'heure. Pour ces citoyens français complètement isolés du reste du monde, j'aimerais qu'une attention particulière soit portée au territoire guyanais.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. La notion de désenclavement, qui est déjà inscrite dans le texte, concerne, par définition, les territoires isolés. Je considère donc que cet amendement est satisfait, et je vous demande de le retirer. À défaut, j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis. Les territoires ultramarins sont bien pris en compte. Du reste, votre amendement suivant permet de mieux prendre en compte leurs spécificités. Je vous propose de retirer le présent amendement au bénéfice du n° 3312.

(L'amendement n° 3311 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Gabriel Serville, pour soutenir l'amendement n° 3312.

M. Gabriel Serville. Il s'agit de préciser la prise en compte des enjeux liés aux territoires ultramarins dans la programmation des infrastructures. Si la mention des territoires insulaires dans la rédaction actuelle inclut la quasi-totalité de ces territoires, elle exclut, de fait, la Guyane, dont le territoire n'est pas insulaire, contrairement à ce qu'en avait dit le Président de la République ! La Guyane est bien sur le continent et présente des situations très spécifiques, qui nécessitent une attention particulière.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement apporte une précision rédactionnelle importante, notamment pour la Guyane. Nous y sommes sensibles et donc favorables.

(L'amendement n° 3312, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1395 et 3108.

La parole est à M. Ludovic Pajot, pour soutenir l'amendement n° 1395.

M. Ludovic Pajot. La programmation des infrastructures doit tenir compte des spécificités territoriales propres à chaque région, qu'elles soient économiques ou géographiques.

Les espaces de moyenne et de haute montagne ne sont pas soumis aux mêmes contraintes, de même que les territoires ruraux et insulaires, de plus en plus délaissés par les politiques d'aménagement public. Dans ces territoires, l'usage de la voiture est une nécessité absolue, dont le coût ne cesse d'augmenter.

La lutte pour l'environnement est un objectif louable, qui ne doit cependant pas être poursuivi au détriment des Français les plus pauvres, des ruraux et montagnards les plus éloignés des grandes métropoles, qui ne polluent pas plus que les autres, mais paient le double tarif. Tel est le sens de cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 3108 de M. Viala est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme les précédents amendements, ceux-ci sont satisfaits. J'en demande le retrait ; à défaut, j'y serai défavorable.

(Les amendements identiques n° 1395 et 3108, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Annie Genevard, pour soutenir l'amendement n° 522.

Mme Annie Genevard. Vous avez déploré tout à l'heure, madame la ministre, qu'on ne s'intéresse pas suffisamment au train. Cet amendement vise précisément à améliorer la mobilité routière et ferroviaire dans les massifs frontaliers. À cet égard, je voudrais vous donner l'exemple de la société Lyria, filiale de la SNCF, qui en est l'actionnaire majoritaire.

Cette société, qui gère les liaisons entre la France et la Suisse, souhaite supprimer des dessertes de la liaison ferroviaire entre Paris et Lausanne, notamment celle de Frasnay, dans le Doubs. Cette décision probable est totalement contraire à l'objectif du projet de loi de désenclaver les territoires de montagne et les territoires frontaliers.

Je prends acte, et vous en remercie, de l'intérêt que vous portez à ces territoires. Puissiez-vous lui donner corps en pesant de tout votre poids politique pour que la SNCF infléchisse la décision de la société Lyria. C'est unilatéralement et contrairement aux missions qui lui ont été confiées par la SNCF, que celle-ci s'apprête à réduire l'offre ferroviaire, et donc à désavantager le massif du Jura.

Voilà un exemple concret d'une mobilité propre pour un territoire de montagne frontalier, dont l'affaiblissement portera un grave préjudice à notre territoire.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons bien entendu votre plaidoyer sur cette situation très particulière. Mme la ministre vous apportera certainement une réponse complémentaire mais, pour ma part, je rappelle que les enjeux transfrontaliers sont déjà mentionnés explicitement dans le texte. Je considère donc que l'amendement est satisfait, et vous demande de le retirer. À défaut, j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Les enjeux transfrontaliers sont d'ores et déjà mentionnés à l'alinéa 5, mais j'ai bien en tête votre inquiétude sur la déserte par la société Lyria. Je peux vous assurer que j'ai eu l'occasion d'appeler l'attention du président de la SNCF sur la nécessité de laisser du temps pour une réorganisation des désertes, à laquelle travaille la région Bourgogne-Franche-Comté.

En l'occurrence, je pense que votre amendement est satisfait et vous en propose le retrait.

M. le président. La parole est à Mme Annie Genevard.

Mme Annie Genevard. Je vous remercie de votre réponse, mais je ne retirerai pas cet amendement. Dans le dialogue que vous avez avec le président de la SNCF, il faut plus qu'une invitation à porter une attention particulière au dossier. Il faut véritablement peser politiquement sur les choix de la SNCF, qui donne manifestement raison à la société Lyria.

La suppression d'un quart de l'offre rend celle-ci moins attractive ; elle sera donc moins utilisée. En vertu d'une loi basique, un massif qui n'est pas correctement irrigué est contourné. C'est précisément ce qui pourrait se produire, dès lors que les usagers ne trouveraient pas une offre satisfaisante, comme la possibilité de faire l'aller-retour à Paris dans la journée dans le cadre de déplacements professionnels.

En outre, cette diminution de l'offre s'accompagne d'une modification des horaires. En supprimant un train, Lyria fait une cote mal taillée, espérant capter la clientèle du précédent et du suivant. Or cela ne marche pas comme cela ! La clientèle économique veut pouvoir faire l'aller-retour à Paris dans la journée, et cette offre n'est aujourd'hui plus proposée.

Ainsi, sans les routes dont nous avons besoin – j'ai parlé de la RN57 – et avec moins de trains, ce qui est absolument antinomique avec la politique que vous promouvez en matière de mobilité propre et de transports collectifs, nous serons doublement perdants. C'est la raison pour laquelle j'ai tenu à déposer deux amendements distincts à l'alinéa 5 de l'article 1^{er} : l'un, en faveur de la fluidité dans les zones frontalières, l'autre, pour appeler votre attention sur la société Lyria qui s'appête à affaiblir l'offre ferroviaire dans le massif du Jura.

(L'amendement n° 522 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 149.

M. Jean-Yves Bony. Cet amendement de M. Rolland vise à prendre en compte les enjeux liés à la carte scolaire dans la programmation des infrastructures.

(L'amendement n° 149, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3217.

M. Christophe Bouillon. Cet amendement de Mme Vainqueur-Christophe propose d'ajouter la notion de continuité territoriale afin de mieux prendre en compte les difficultés d'accès de certains territoires insulaires ou très éloignés des centres d'activité. Cette notion de continuité territoriale n'est pas superfétatoire. Elle correspond à un principe de service public important, prévu tant dans les

traités et règlements européens que dans notre législation nationale, s'agissant en particulier des liaisons aériennes. Il convient donc d'y faire explicitement référence.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le principe de continuité territoriale est déjà inscrit explicitement dans notre droit, et le projet de loi ne le remet pas en cause. L'amendement est donc satisfait. Demande de retrait ou avis défavorable.

(L'amendement n° 3217, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 88.

M. Dino Cinieri. Cet amendement vise à prévoir que les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère – PPA – seront prioritaires en matière d'investissements pour les futures infrastructures de transport.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'article 1^{er} A du projet de loi assigne à la programmation financière et opérationnelle des investissements dans les transports plusieurs objectifs, dont le report modal, la diminution des émissions de gaz à effet de serre, la lutte contre la pollution et la lutte contre la congestion routière. L'article L. 1111-3 du code des transports, dans sa rédaction prévue à l'article 1^{er} du projet de loi, inclut explicitement dans la programmation des infrastructures une prise en compte des enjeux de la lutte contre la pollution atmosphérique. Je considère donc que la préoccupation exprimée par cet amendement est satisfaite. Demande de retrait ou avis défavorable.

(L'amendement n° 88, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

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

M. Dino Cinieri. La France compte actuellement trente-huit plans de protection de l'atmosphère. Dans les territoires où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, des mesures réglementaires, locales et concrètes sont mises en œuvre pour réduire les émissions de polluants atmosphériques. Cet amendement prévoit donc, comme le précédent, que les zones géographiques couvertes par un PPA seront prioritaires en matière d'investissements pour les futures infrastructures ferroviaires.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Même argumentation que sur l'amendement n° 88. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

M. le président. La parole est à Mme Émilie Bonnard, pour soutenir l'amendement n° 90.

Mme Émilie Bonnard. Cet amendement de Martial Saddier prévoit que les zones transfrontalières seront prioritaires en matière d'investissements pour les futures infrastructures de transport.

(L'amendement n° 90, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 1160.

M. Vincent Descoeur. Dans le même esprit que l'amendement que j'ai défendu précédemment, il s'agit d'identifier comme prioritaires en matière d'investissements les zones rurales et de montagne éloignées des grandes métropoles.

(L'amendement n° 1160, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2009 et 2440.

La parole est à Mme Justine Benin, pour soutenir l'amendement n° 2009.

Mme Justine Benin. Cet amendement vise à conserver au moins un service de transport public par desserte. Certains territoires, en particulier outre-mer, n'ont pas encore organisé ni ne sont sur le point de développer des solutions de mobilité alternatives permettant de répondre aux besoins de déplacements des populations.

M. le président. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n° 2440.

M. Pierre Dharréville. Je pourrais vous parler de zones portuaires, notamment du premier port de France, puisque j'entends que chacun évoque la situation de sa circonscription. J'espère que nous aurons l'occasion d'y revenir.

L'amendement n° 2440 porte sur les zones peu denses. Le projet de loi prévoit d'étendre l'offre de services de mobilité afin d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique. Vous souhaitez donc combler la pénurie de services de transport public par des solutions de mobilité individuelles et privées. Nous partageons, bien sûr, l'objectif de répondre aux besoins de mobilité dans les zones peu denses, mais nous craignons que les solutions de mobilité que vous mettez en avant soient sources d'inégalités sociales et territoriales accrues.

La puissance publique doit être le garant scrupuleux du droit au transport pour tous et de l'égalité entre les régions, les métropoles, les villes et les campagnes. Il est donc du devoir de l'État d'engager une politique publique de transport, en cohérence avec les aspirations de nos concitoyennes et concitoyens, et les enjeux environnementaux. Dans ce cadre, les solutions de mobilité doivent s'inscrire dans la plus stricte complémentarité avec l'offre publique de transport; en aucun cas elles ne peuvent constituer d'alternative ou de palliatif.

M. Jean-Paul Dufrène. Très bien !

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'alinéa 6 de l'article 1^{er}, tel qu'il a été adopté en commission, fixe l'objectif d'un « maillage des territoires à faible densité démographique par l'organisation de dessertes [...] par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de

mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population ». En remplaçant « ou » par « ainsi que », ces amendements imposeraient que, dans tous les cas, pour tous les territoires, il y ait non seulement au moins un service public, mais aussi obligatoirement d'autres solutions de mobilité. Or, comme l'a dit Mme Benin, cela n'est pas encore d'actualité dans tous les territoires. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 2009 est retiré.)

(L'amendement n° 2440 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 239.

M. Fabrice Brun. Cet amendement de bon sens vise à prendre en compte les bassins d'emploi ou les bassins de vie plutôt que les périmètres administratifs, de sorte que le texte colle au plus près des déplacements quotidiens.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Brun, nous partageons votre avis,...

M. Fabrice Brun. J'en suis heureux !

M. Bruno Millienne, rapporteur. ...pour une fois ! Nous savons tous que l'échelle pertinente ne correspond pas aux périmètres administratifs.

M. Fabrice Brun. Mais ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Effectivement, monsieur Brun, il y a un « mais » ! C'est la notion de bassin de mobilité que nous avons retenue à l'article 4 du projet de loi. Il appartiendra donc aux collectivités locales, qui vont définir et délimiter chaque bassin de mobilité, de prendre en considération les enjeux mentionnés dans cet amendement. Ce texte fait la part belle à la décentralisation. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il faut, en effet, faire confiance aux territoires. C'est bien le sens de l'article 4, que vient d'évoquer M. le rapporteur.

(L'amendement n° 239 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Justine Benin, pour soutenir l'amendement n° 2010.

Mme Justine Benin. J'ai bien entendu les explications de notre collègue rapporteur, cependant, je ne peux pas ne pas défendre ce nouvel amendement de M. Mathiasin, qui vise à conserver au moins un service de transport public par desserte dans nos territoires d'outre-mer. Ces territoires sont en retard dans la construction des infrastructures routières, notamment de celles dédiées aux transports collectifs en site propre et aux mobilités actives. Il est donc indispensable de leur laisser le temps d'organiser et de développer des solutions de mobilité autres que le service de transport public permettant de répondre aux besoins de déplacement des populations.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous conviendrez, madame Benin, que cet amendement rendrait obligatoire l'organisation de services publics. J'y suis donc défavorable, et j'observe que le projet de loi ne remet nullement en question les dessertes de service public existantes.

(L'amendement n° 2010, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 1224, 1225, 543, 665, 819, 830, 836 et 1255, pouvant faire l'objet d'une discussion commune.

Les amendements n°s 543, 665, 819, 830, 836 et 1255 sont identiques.

La parole est à M. Jean-Pierre Cubertafo, pour soutenir les amendements n°s 1224 et 1225, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Jean-Pierre Cubertafo. Ces amendements d'appel visent à introduire dans le projet de loi un objectif national de désenclavement.

L'article 17 de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire avait créé un objectif national de désenclavement. Il prévoyait qu'aucune partie du territoire français métropolitain continental ne devait être située « à plus de 50 kilomètres ou de 45 minutes d'automobile soit d'une autoroute ou d'une route expresse à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse. »

En 1999, cet objectif national de désenclavement a été supprimé. Mes deux amendements visent donc à le rétablir afin d'orienter les choix publics en matière d'investissements et de mobilité.

M. le président. L'amendement n° 543 de Mme Emmanuelle Anthoine est défendu.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement identique n° 665.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement d'appel porte sur la desserte des territoires à faible densité. Il propose qu'au 31 décembre 2025, aucun territoire métropolitain ne soit situé à plus de 50 kilomètres ou de 45 minutes d'automobile d'un bassin de vie, ou à plus de 60 minutes d'une gare TGV. C'est ambitieux, mais il y va de notre capacité à désenclaver un certain nombre de territoires ruraux français.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement identique n° 819.

M. Jean-Yves Bony. Dans le même esprit que celui que vient de défendre M. Sermier, mon amendement vise à garantir un aménagement équilibré du territoire français en prévoyant un égal accès aux principaux axes de déplacement du pays, c'est-à-dire à une LGV ou à une autoroute.

M. le président. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement identique n° 830.

M. Vincent Descoeur. Il vise à réintroduire un principe d'aménagement du territoire. J'ai bien entendu la réponse de Mme la ministre en commission et son refus de prendre des engagements qu'elle craindrait de ne pouvoir tenir en matière de délais de déplacement. Nous devons pourtant

apporter une réponse à ceux qui désespèrent, pour lesquels le sentiment d'abandon relève plus du vécu que du ressenti. *(M. Maxime Minot applaudit.)*

M. le président. La parole est à M. Pierre Cordier, pour soutenir l'amendement identique n° 836.

M. Pierre Cordier. C'est le même amendement, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement identique n° 1255.

M. Fabrice Brun. Cet amendement propose de réintroduire le principe d'aménagement du territoire proposé par le Sénat en première lecture. Dans un département comme l'Ardèche, qui compte 330 000 habitants et n'est traversé par aucun train de voyageurs ni aucune autoroute, c'est un amendement qui compte beaucoup.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme vous l'avez indiqué, cette série d'amendements vise à réintroduire un paragraphe que nous avons supprimé en commission parce que la disposition posait une série d'objectifs purement quantitatifs, avec une application toute mécanique, dans un calendrier irréaliste, sans contrôle ni sanction, et prônait de nouveaux développements du réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse, alors que nous avons la volonté de sortir du tout-TGV. J'émet donc un avis défavorable sur cette série d'amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit de rétablir les objectifs qui figuraient dans la loi Pasqua de 1995. Or l'inscription de ces objectifs dans la loi n'a absolument pas accéléré le désenclavement des territoires : pour ceux auxquels on a promis des passages à deux fois deux voies, comme la Lozère ou la Bretagne, cela n'a eu aucune conséquence. Il me semble plus important d'avoir une programmation des infrastructures, avec notamment un plan de désenclavement à hauteur d'un milliard d'euros, tel qu'il figure dans la présente loi, plutôt que d'afficher des objectifs sans en préciser les moyens. Je propose donc le retrait des amendements, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Vincent Descoeur. Monsieur le rapporteur, pour sortir du tout-TGV, encore faut-il y avoir accès ! Certains territoires, comme dans le Cantal – dont Mme la ministre, qui s'y est déplacée, connaît très bien la situation –, sont à deux heures et demie de la première gare de TGV et, une heure après avoir pris son véhicule, on n'y voit toujours pas d'autoroute.

M. Pierre Cordier. C'est ça, nos territoires !

M. Vincent Descoeur. D'où l'idée, à défaut de pouvoir prendre des engagements trop ambitieux, de rappeler qu'il faut une certaine équité. La meilleure manière d'y parvenir est tout de même de l'inscrire dans la loi.

Plusieurs députés du groupe LR. Eh oui !

M. Maxime Minot. C'est logique !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Descoeur, vous avez bien compris que j'avais fait une réponse générale à la série d'amendements. Avec la discussion que nous avons eue dans cet hémicycle, les élus de tous bords, notamment dans nos collectivités, auront entendu l'appel que vous avez lancé et feront tout pour mettre en œuvre ce que vous proposez. À cela s'ajoutent les infrastructures que vient d'annoncer Mme la ministre.

M. Vincent Descoeur. Si la réponse est que les élus doivent se débrouiller...

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

M. Vincent Descoeur. Je ne veux pas monopoliser le débat, mais on ne peut pas nous répondre que les collectivités n'ont qu'à se remonter les manches, car ce n'est quand même pas une solution.

L'accès à une ligne à grande vitesse ou à une autoroute relève de la responsabilité et du devoir de l'État – c'est tout de même comme cela qu'il faut le voir, car on ne peut pas demander aux collectivités d'essayer de résoudre cette question.

Il existe une magnifique carte de France qui met en évidence les inégalités territoriales en termes de désenclavement : la carte isochrone, qui tient compte des gares TGV. Avignon s'y retrouve en Seine-et-Marne et les départements du Massif central à la frontière espagnole.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Cubertafon.

M. Jean-Pierre Cubertafon. J'ai bien noté les explications de M. le rapporteur et je retire mes amendements n^{os} 1224 et 1225.

(Les amendements n^{os} 1224 et 1225 sont retirés.)

(Les amendements identiques n^{os} 543, 665, 819, 830, 836 et 1255 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n^{os} 980, 1684 et 1831.

La parole est à M. Stéphane Buchou, pour soutenir l'amendement n^o 980.

M. Stéphane Buchou. Dans le même esprit que ce qui vient d'être dit, cet amendement tend à prévoir un diagnostic territorial précis qui permettra d'identifier, au cas par cas, les parties du territoire national qui n'entrent pas dans les critères d'accessibilité permettant un aménagement équilibré du territoire.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n^o 1684.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement suit la réflexion que nous avons eue sur les précédents. Nous pensions qu'il était nécessaire de désenclaver les territoires peu denses et connaissant les plus grandes difficultés, mais vous n'avez pas accepté ces amendements. Nous souhaitons désormais pouvoir au moins disposer d'un état des lieux sur cette situation.

M. le président. L'amendement n^o 1831 de Mme Marie-Christine Dalloz est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'alinéa 7, qui fixait des objectifs quantitatifs irréalisables, a été supprimé. Ces amendements identiques visent donc un principe d'aménagement du territoire qui n'existe plus. En revanche, à travers le décret d'application prévu par l'article 1^{er} C, qui définira les missions, l'organisation et le fonctionnement du Conseil d'organisation des infrastructures, vos préoccupations seront satisfaites. Je demande donc le retrait des amendements, à défaut de quoi l'avis sera défavorable.

(Les amendements identiques n^{os} 980, 1684 et 1831, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n^o 1901.

Mme Emmanuelle Ménard. Il s'agit à nouveau d'un amendement d'appel, concernant toujours le tronçon Montpellier-Béziers-Perpignan qui, comme vous l'avez compris, m'est très cher. Si je me permets d'insister ainsi, c'est parce que la ligne TGV entre Montpellier et Béziers est le seul moyen de désengorger la ligne actuelle et de multiplier les trains du quotidien. De même, il nous faut lutter contre les pollutions, et donc développer le fret ferroviaire. C'est précisément ce qui est prévu. La ligne à grande vitesse entre Montpellier et Béziers sera mixte, acheminant à la fois des passagers et du fret.

J'ai bien entendu, madame le ministre, que vous étiez prête à examiner avec les collectivités concernées la façon d'accélérer la réalisation de cette ligne. Pouvez-vous m'en dire un tout petit peu plus et m'indiquer dans quel délai vous envisagez les choses ?

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

Mme Emmanuelle Ménard. Je me permets d'insister, car je ne sais pas si Mme la ministre a entendu ma question. Peut-elle me donner un peu plus de précisions quant aux délais dans lesquels elle envisage les choses ?

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous aurons l'occasion de débattre de ces questions lorsque nous aborderons des amendements portant notamment sur les sociétés de projet.

(L'amendement n^o 1901 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements identiques, n^{os} 30, 134, 281, 450, 464, 495, 583, 596, 1080, 1460, 3110 et 3253.

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

M. Vincent Descoeur. Cet amendement de l'ANEM, l'Association nationale des élus de la montagne, vise à s'assurer qu'en matière de politique des transports, de gestion d'infrastructures ou d'organisation du transport public, soient consultés le Conseil national de la montagne ou les comités de massif, afin que les spécificités de la montagne puissent être prises en compte.

M. le président. Les amendements identiques n^{os} 134 de M. Vincent Rolland et 281 de Mme Annie Genevard sont défendus.

La parole est à Mme Émilie Bonnivard, pour soutenir l'amendement n^o 450.

Mme Émilie Bonnivard. Cet amendement vise à rappeler qu'en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures, ainsi que l'organisation du transport public, l'État a l'obligation de consulter le Conseil national de la montagne, et que les collectivités territoriales compétentes consultent les comités de massif, pour tenir compte de la spécificité des territoires de montagne en matière de transports et de mobilité.

M. le président. Les amendements identiques n^{os} 464 de M. Jean-Yves Bony et 495 de Mme Jeanine Dubié sont défendus.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n^o 583.

M. Fabrice Brun. Permettez-moi d'y insister, une autre façon d'intégrer les spécificités des territoires de montagne en matière de mobilité est d'inscrire dans le texte l'obligation pour l'État de consulter le Conseil national de la montagne et, pour les collectivités territoriales, de consulter, à leur échelle, les comités de massif.

M. le président. L'amendement n^o 596 de M. Martial Saddier est défendu.

La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n^o 1080.

M. Dino Cinieri. Cet amendement rédactionnel tend à préciser que, conformément aux articles 1^{er}, 6 et 7 de la loi n^o 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, l'État consulte pour avis le Conseil national de la montagne.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n^o 1460.

M. Stéphane Demilly. Comme l'ont dit mes collègues Bonnivard et Brun, cet amendement prône la consultation. Il vise à rappeler qu'en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures ainsi que l'organisation du transport public, l'État a l'obligation de consulter le Conseil national de la montagne, et que les collectivités territoriales compétentes en matière de mobilité consultent pour avis les comités de massif, pour tenir compte, autant que faire se peut, de la spécificité des territoires de montagne en matière de transports et de mobilités.

M. le président. Les amendements identiques n^{os} 3110 de M. Arnaud Viala et 3253 de Mme Marie-Noëlle Battistel sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Pour ce qui concerne l'État, cet amendement ne fait que répéter ce que la loi existante prévoit déjà. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Il est donc inutile que le législateur soit redondant.

S'agissant des collectivités locales, nous avons parlé longuement en commission et dit que nous ne doutons pas que les élus consulteront les comités de massif. Faisons confiance aux élus de terrain. Avis défavorable, donc.

(*Les amendements identiques n^{os} 30, 134, 281, 450, 464, 495, 583, 596, 1080, 1460, 3110 et 3253, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n^{os} 1490, 3363 et 242, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 1490 et 3363 sont identiques.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n^o 1490.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement a été retravaillé par le GART, le Groupement des autorités responsables de transport, à la suite notamment de nos discussions en commission. En conservant la possibilité, pour les communes exerçant déjà des services de transport, de rester autorités organisatrices de mobilité – AOM –, l'article 1^{er} pourrait risquer d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial, en laissant subsister des territoires où la lisibilité des offres de mobilité serait mise à mal.

Pour éviter cela, l'amendement vise à ce que les communes ne puissent plus être autorités organisatrices de mobilité au-delà du 30 juin 2020, à l'exception des communes dites « isolées », c'est-à-dire non membres d'un EPCI, ou établissement public de coopération intercommunale, à fiscalité propre. Je pense notamment aux îles maritimes composées d'une seule commune.

Les communes qui exerçaient leur compétence AOM et avaient constitué un réseau de transport public en prélevant du versement transport, devront de ce fait, afin d'assurer la continuité des services de transport locaux, avoir automatiquement transféré cette compétence à leur EPCI à fiscalité propre au plus tard le 1^{er} juillet 2021.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement identique n^o 3363.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement, comme l'a expliqué M. Pancher, tend à rendre plus lisible et plus efficace la couverture de l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité. Il reste une petite soixantaine de communes qui exercent cette compétence transport, mais celle-ci dépasse souvent le simple périmètre de la commune. Il nous semble donc pertinent de transférer cette compétence à l'EPCI qui sera AOM.

Cette mesure rendrait plus efficace cette compétence transport. En effet, certaines lignes sortent parfois de la commune pour desservir des établissements scolaires ou une gare, et il semble donc plus efficace de confier cette compétence transport à l'EPCI, et non plus à la commune. Le travail réalisé par le GART sur cette question nous a été soumis dans le cadre d'échanges qui ont eu lieu au cours des dernières semaines.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n^o 242.

M. Fabrice Brun. Cet amendement me donne l'occasion de réaffirmer l'avènement du couple région-intercommunalité. Il tend à prévoir, comme cela a été explicité, le transfert de la

compétence transport, dans un double souci de sécurisation du texte et de plus grande efficacité de l'organisation des transports sur le terrain.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne comprends pas bien, mais peut-être les ai-je mal compris, les amendements identiques de Mme Lacroute de M. Pancher. Pour moi, ils remettent en cause deux dispositions importantes de l'article 1^{er}. La première laisse aux communautés de communes un délai courant jusqu'à la fin 2020 pour décider de s'emparer ou non de la compétence d'organisation de la mobilité – en gros, l'amendement revient à leur enlever six mois. La deuxième permet à une soixantaine de communes de maintenir des services de transport qu'elles ont elles-mêmes organisés dans le cas où une région deviendrait AOM par substitution à l'intercommunalité dont ces communes sont membres.

Pour préserver ces deux dispositions importantes de l'article 1^{er}, j'émets, par conséquent, un avis défavorable aux deux amendements identiques.

Quant à l'amendement n° 242, il résulte d'un malentendu sur ce que prévoit actuellement l'article 1^{er}. Le texte que nous avons adopté en commission aura bien pour effet de faire des intercommunalités les autorités organisatrices de mobilité de référence à la place des communes qui, dans le droit actuel, ont toutes la qualité juridique d'AOM mais sont nombreuses à ne pas vouloir ni pouvoir exercer effectivement cette compétence.

Au-delà du 1^{er} juillet 2021, seules les quatre îles monocommunes ne faisant pas partie d'une intercommunalité pourront continuer à être des communes AOM si elles ne transfèrent pas cette compétence à une intercommunalité. Toutes les autres communes perdront la qualification juridique d'AOM au plus tard à cette date, car, sur leur territoire, l'AOM sera alors soit l'intercommunalité, soit la région.

Néanmoins, dans l'intervalle, l'article 1^{er} laisse le droit à des communes qui ont organisé elles-mêmes leurs propres services de transport de continuer à les fournir. Or l'amendement supprimerait cette possibilité. J'en demande donc le retrait.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement pose un réel problème puisqu'il contrevient à toutes les règles de prise de compétence au niveau intercommunal. Il suffirait qu'une commune organise une ligne régulière avant le mois de décembre 2020 pour forcer la décision de l'ensemble d'une communauté de communes.

Je comprends que cet amendement pourrait régler un certain nombre de cas, mais ce serait au prix du non-respect de la liberté de décision des autres communes. Avis défavorable.

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

M. Fabrice Brun. Il serait, en effet, regrettable, à cette heure tardive, de se quitter sur un malentendu. Compte tenu des arguments avancés par M. le rapporteur et par Mme la ministre, je retire l'amendement, en espérant que la compréhension dont je fais preuve puisse également les gagner s'agissant de prochains amendements.

(L'amendement n° 242 est retiré.)

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

Mme Valérie Lacroute. Peut-être, effectivement, ne nous comprenons-nous pas : l'objectif est bien d'être efficace en matière de transport et de couvrir le périmètre le plus vaste possible.

En clair, cet amendement propose que le 1^{er} juillet 2021, au plus tard, les EPCI soient compétents en matière de transport, en lieu et place de leurs communes membres, afin de ne plus laisser une commune organiser seule son service de transport. La question du 30 juin ne se pose pas : une commune peut mettre en place un service de transport, et le transfert à l'EPCI se fera le 1^{er} juillet 2021.

En termes d'efficacité, il serait dommage de laisser des communes organiser seules leurs transports, alors même que les lignes sortent souvent des périmètres des communes. *(M. Lionel Causse applaudit.)*

(Les amendements identiques n° 1490 et 3363 ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 1036 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est rédactionnel.

(L'amendement n° 1036, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Lionel Causse, pour soutenir l'amendement n° 2170.

M. Lionel Causse. Cet amendement répond à ce qui est attendu de ce projet de loi et qui a été exprimé tout au long de l'après-midi lors de la discussion générale : que les intercommunalités puissent vraiment acquérir et exercer la compétence mobilité, en lien et en pivot avec les régions.

Il est proposé de conférer aux communautés de communes la compétence mobilité dont disposent les communautés d'agglomération. Cela leur permettrait de rejoindre des syndicats regroupant des communautés d'agglomération et qui connaissent aujourd'hui des réussites. On sait, en effet, que la mobilité réussit aux communautés d'agglomération mais que les communautés de communes connaissent de grosses difficultés.

L'idée, avec cet amendement, est donc de permettre aux communautés de communes de disposer de cette compétence et, à défaut de l'exercer, et si elles le souhaitent, de la transférer à la région. Ainsi pourrions-nous avancer et éviter certaines difficultés constatées.

Les élections qui se sont tenues la semaine dernière ont bien montré qu'il ne faut plus laisser les zones rurales sans possibilité de mobilité, et que plus aucune zone blanche ne doit subsister sur notre territoire. Aucune !

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons longuement discuté, en commission, d'un amendement similaire qui a été rejeté. Celui-ci vise, si j'ai bien compris vos explications, à inscrire la compétence d'organisation des mobilités dans la liste des compétences obligatoires des communautés de communes.

La logique choisie dans le projet de loi est tout autre : aller vers une couverture complète et effective du territoire par des AOM qui seront, en principe, les intercommunalités et parfois, par substitution, les régions.

Pour autant, par respect du principe de libre administration des collectivités territoriales, le texte que nous avons adopté en commission laisse aux communes membres d'une communauté de communes le droit de délibérer sur le transfert de compétences.

L'avis de la commission est donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le principe général qui sous-tend le texte est vraiment de laisser aux communes le soin de délibérer selon les règles habituelles en vue de faire remonter la compétence au niveau de l'intercommunalité. À défaut, la région intervient, en substitution, sur le territoire de l'intercommunalité.

J'ai bien en tête que, dans certains cas, une commune membre de l'intercommunalité peut bloquer cette prise de compétence par l'intercommunalité. Pour autant, on a vu combien, dans le cadre de la loi NOTRe, certains transferts de compétences forcés des communes vers les intercommunalités ont engendré des insatisfactions dans tous les territoires.

Par conséquent, s'agissant du cas particulier que vous avez, comme moi, en tête, il reviendrait sans doute au préfet de mettre les acteurs concernés autour de la table. Nous avons d'ailleurs échangé avec le préfet en question. Nommé il y a deux mois, il ne s'était pas encore saisi du sujet, mais il va le faire, à notre demande.

En tout cas, on ne peut pas changer cette philosophie, qui me semble essentielle et qui résulte des débats que nous avons eus avec l'ensemble des associations d'élus, que c'est vraiment aux communes qu'il revient de remonter cette compétence. On ne peut pas forcer des règles de majorité ou revenir sur les règles générales de transfert de compétences aux intercommunalités.

Pour le cas que vous avez en tête, monsieur Causse, il faut trouver une solution par ailleurs. Je vous propose donc de retirer l'amendement et de laisser le préfet mener ce travail.

M. le président. La parole est à M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Pour répondre à M. le rapporteur, je suis très attaché au principe de libre administration des collectivités locales, et il s'agit bien de faire pour les communautés de communes la même chose que pour les communautés d'agglomération.

Aujourd'hui, ces dernières disposent d'office de cette compétence. Ce que vous faites aujourd'hui, c'est donner la compétence aux communautés d'agglomération en laissant les communautés de communes se débrouiller, avec des minorités de blocage qui ont pour conséquence d'empêcher les territoires les plus ruraux, qui comptent les plus petites communes, de faire valoir leur choix.

La libre administration des collectivités est d'autant plus garantie que je propose une possibilité de transfert à la région si les communautés de communes ne souhaitent pas l'exercer.

M. le président. La parole est à M. Bruno le rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends le problème, monsieur Causse et, sachant que vous le subissez sur votre territoire, je comprends d'autant plus que vous souhaitiez voir cet amendement aboutir.

Je vais être redondant avec ce que vient de dire Mme la ministre : on ne peut pas partir de votre cas particulier – qui n'est pas simple et dont nous avons maintes fois discuté, également en dehors de la commission –, pour imposer une solution d'ordre général.

M. Gilles Lurton. Ce n'est pas le seul cas, il en existe d'autres.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Quand bien même il viendrait à se reproduire, il faut trouver d'autres solutions. L'une d'entre elles, comme je l'ai indiqué dans mon propos liminaire lors de la discussion générale, consiste à donner un rôle aux préfets en cas de problèmes tels que celui que vous connaissez, qui s'apparentent, finalement, à des querelles de voisinage entre élus. Il faudra qu'ils mettent la main à la pâte pour les résoudre.

Je suis désolé, on ne peut pas tirer d'un cas particulier une solution générale valant pour tout le territoire.

M. le président. La parole est à M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Pardonnez-moi d'insister, il ne s'agit pas d'un cas particulier. Il s'agit de concourir à atteindre les objectifs du projet de loi en faisant du pivot intercommunalité-région le pilote en matière de mobilité, de sorte qu'il n'y ait pas de zone blanche sur notre territoire.

Soit on accepte cette démarche, et on se donne les moyens de la faire aboutir, soit on ne l'accepte pas, et on connaîtra des zones blanches, avec des intercommunalités qui ne pourront pas travailler, essentiellement celles des communes les plus petites et les plus rurales, qui ne disposeront pas de cette compétence.

J'invite toutes celles et tous ceux qui, cet après-midi, dans la discussion générale, ont plaidé en faveur de ce transfert de compétence aux communautés de communes à aller jusqu'au bout. Donnons-leur cette compétence dont disposent les communautés d'agglomération.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Cordier. Il insiste, il insiste.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Moi aussi, je vais insister. Le cas que vous nous présentez, monsieur Causse, dont vous dites qu'il est susceptible de se reproduire parfois, nous l'avons soumis aux associations d'élus pour vous donner une réponse sûre. J'ai moi-même eu le directeur général de l'Association des maires ruraux de France – AMRF – au téléphone, pas plus tard que jeudi matin.

M. Jean-Yves Bony. Ce n'est pas un élu !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cédric Szabo est, par ailleurs, également un élu, je vous remercie de le reconnaître, monsieur Bony.

Pour l'instant, les élus ne veulent pas de cette solution. Ils souhaitent que l'on s'en tienne au statu quo, c'est-à-dire à ce que la loi prévoit, peut-être par attentisme, pour laisser le temps à cette loi nouvelle de se mettre en place.

Bref, nous ne désirons pas retenir votre proposition, car elle n'est pas conforme à l'esprit de la loi. Qui plus est, toutes les associations d'élus nous ont affirmé ne pas en vouloir. Je maintiens, par conséquent, l'avis défavorable de la commission.

(L'amendement n° 2170 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Maxime Minot, pour soutenir l'amendement n° 1196.

M. Maxime Minot. Il s'agit de garantir, par la signature d'une convention, une organisation libre de la mobilité dans les communes qui souhaitent exercer cette compétence, tout en permettant, dans une volonté de cohérence territoriale, une articulation plus large des transports à l'échelle de l'intercommunalité, échelon jugé pertinent pour la mobilité et les transports.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'objectif n'est pas de remettre en cause les services existants. Or exiger une convention entre les communes concernées et la région reviendrait à exiger l'accord de cette dernière, alors que le texte vise précisément à laisser toute latitude aux communes. L'avis de la commission est donc défavorable.

(L'amendement n° 1196, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 673 de M. Bruno Millienne est rédactionnel.

(L'amendement n° 673, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Lionel Causse, pour soutenir l'amendement n° 2360.

M. Lionel Causse. Il s'agit d'une déclinaison de mon amendement précédent. Alors que ce dernier donnait obligatoirement la compétence mobilité, celui-ci permet de faciliter le transfert de compétences aux intercommunalités.

Il tend à donner aux communautés de communes la possibilité de transférer la compétence d'organisation des mobilités à un syndicat mixte, par un vote à la majorité simple du conseil communautaire, dans le cas où une de ses communes membres a déjà transféré sa compétence à ce même syndicat mixte.

L'idée est de faciliter, sur un même territoire, l'accès à cette compétence si une commune l'exerce déjà.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Causse, j'ai bien peur de vous décevoir une nouvelle fois.

Après consultation des associations d'élus, j'émet un avis défavorable à tous les amendements que vous avez déposés, dont celui-ci, tendant à modifier les règles de vote et de majorité relative applicables aux syndicats mixtes.

Ce texte ne leur semble pas le véhicule législatif adapté ; de surcroît, ils sont partisans du statu quo. Je ne vais pas aller à l'encontre de la volonté des élus locaux !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je le répète, je suis consciente des difficultés que vous rencontrez dans votre intercommunalité, monsieur Causse. Je pense qu'il faudrait trouver une réponse à ce cas particulier, notamment en recourant à la médiation du préfet, mais on ne peut pas prendre des dispositions générales qui ne seraient pas conformes à la volonté des collectivités concernées, qu'il s'agisse des associations représentant les communes, comme

l'AMF, l'Association des maires de France, l'AMRF ou d'autres associations regroupant des villes de petite ou moyenne taille, ou qu'il s'agisse de l'Assemblée des communautés de France. Il faut trouver une autre solution.

Je demande donc le retrait de vos amendements, et que l'on puisse continuer à y travailler.

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

Mme Anne-Laure Cattelot. Madame la ministre, je tiens à vous indiquer, à titre d'exemple parmi tant d'autres à travers la France, que dans ma circonscription, sur cinq EPCI, deux sont concernés par le problème soulevé par mon collègue Causse, avec une ville centre surreprésentée au sein de la communauté de communes. Or cela peut être une source de blocage, dès lors que la volonté d'un seul élu peut primer pour des décisions qui concernent l'ensemble du territoire de l'intercommunalité. La situation décrite par mon collègue n'est pas anecdotique.

Cela s'est aussi vérifié pour ce qui est de l'application d'autres politiques publiques, comme en matière de logement social. Il peut, là aussi, y avoir un blocage de la part de la ville centre.

Il serait dommage que les objectifs du texte que vous nous présentez, notamment la volonté de résorber la totalité des zones blanches de la mobilité en faisant confiance aux élus, ne puissent se concrétiser. Or, malheureusement, les élus qui nous ont sollicités, mon collègue et moi, sont souvent minoritaires au sein de leur communauté de communes, ainsi que dans les associations d'élus – lorsqu'ils en sont membres. Merci donc de faire en sorte, par le moyen qui conviendra, qu'il soit législatif ou réglementaire, qu'on trouve une solution pour ces territoires.

(L'amendement n° 2360 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Lionel Causse, pour soutenir l'amendement n° 2399.

M. Lionel Causse. Cet amendement tend à ce que les communautés de communes puissent transférer la compétence d'organisation des mobilités à un syndicat mixte, par un vote à la majorité qualifiée des deux tiers, renvoyant au nombre des communes ou à la population représentée, dans le cas où l'une des communes membres a déjà transféré sa compétence à ce même syndicat mixte.

Je rappelle qu'aujourd'hui, un transfert de compétence peut être bloqué soit par un tiers des conseils municipaux des communes intéressées représentant la moitié de la population totale de celles-ci, soit par la moitié des conseils municipaux des communes intéressées représentant un tiers de la population totale, soit par une commune dont la population est supérieure au quart de la population totale de la communauté de communes. Autant dire que c'est pire que l'exigence d'unanimité au sein de l'Union européenne ! Il faudrait savoir si, oui ou non, nous souhaitons avancer.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'entends ce que vous dites, madame Cattelot, mais cette question dépasse largement celle des mobilités. Si, au sein d'une intercommunalité, une commune centre a la capacité de bloquer le fonctionnement

de celle-ci, cela pose un problème de fond. Comme vous le savez, Sébastien Lecornu mène actuellement une réflexion sur les difficultés de mise en œuvre des règles relatives à l'intercommunalité. Je pense qu'il serait préférable de soulever la question dans ce cadre-là. Comment une intercommunalité peut-elle fonctionner si la ville centre ne joue pas le jeu ? Cela peut concerner les compétences relatives au logement ou, comme dans le cas présent, la question des mobilités, mais il s'agit d'un problème global.

Au demeurant, si nous devons imposer la prise de compétence contre l'avis de la ville centre, nous pourrions légitimement être inquiets quant à la façon dont celle-ci participera à sa mise en œuvre !

Je le répète, il s'agit d'un problème transversal qui regarde le fonctionnement général des intercommunalités. J'ai déjà eu l'occasion de le signaler à Sébastien Lecornu ; je le ferai de nouveau pour qu'il soit bien pris en considération.

M. le président. La parole est à M. Lionel Causse.

M. Lionel Causse. Il s'agit d'un problème politique, madame la ministre. Veut-on, oui ou non, miser sur les intercommunalités ? J'entends que vous avez discuté avec diverses associations représentant des collectivités ; moi-même, je l'ai fait. Le problème, c'est que, parmi elles, certaines sont opposées aux intercommunalités. Elles ne vont donc pas vous aider à faciliter les transferts de compétences aux intercommunalités !

Il s'agit, en vérité, d'une différence d'appréciation sur le fond. À titre personnel, je souhaite que les intercommunalités puissent se développer, surtout si les deux tiers des communes concernées représentant la moitié de la population le veulent. Qu'une seule commune, qui regroupe plus de 25 % de la population de l'intercommunalité, bloque toutes les autres parce qu'elles sont plus petites, je suis désolé, mais cela me dérange !

(L'amendement n° 2399 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 2406 et 2603, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Lionel Causse, pour les soutenir.

M. Lionel Causse. Je les retire, monsieur le président.

(Les amendements n°s 2406 et 2603 sont retirés.)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 2724.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement a pour objectif d'obliger les conseils régionaux à délibérer. En l'état du texte, les intercommunalités peuvent demander à exercer la compétence d'organisation des mobilités et, si le conseil régional n'a pas délibéré dans les trois mois, sa réponse est, par défaut, considérée comme défavorable. Il nous semble préférable de faire en sorte que le conseil régional délibère. C'est d'ailleurs une question de parallélisme des formes.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Sagesse.

(L'amendement n° 2724 est adopté.)

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

M. Vincent Descoeur. Cet amendement vise à apporter plus de souplesse à la gouvernance en matière de mobilité. À travers lui, il est proposé que la délégation de la compétence aux communautés de communes soit exercée à titre expérimental et pour une durée limitée.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Avis défavorable. Dans les cas de réversibilité prévus par le texte, une intercommunalité aura le droit de demander à la région qui est devenue autorité organisatrice de la mobilité sur son périmètre de lui restituer cette compétence pour son territoire. Il n'est pas question que cette restitution soit purement expérimentale et temporaire.

M. Vincent Descoeur. C'est pourtant ce que je demande !

(L'amendement n° 62, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 1946 et 2932, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 1946.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit, à travers cet amendement, de prévoir un autre cas de réversibilité, en donnant la possibilité aux communautés de communes qui ne s'en seraient pas saisies de récupérer la compétence mobilité.

On a vu, lors des précédentes discussions, que certaines communautés de communes rencontraient parfois des difficultés, notamment par suite de la loi NOTRe, qui a étendu leur périmètre de compétences ; elles n'ont pas les moyens de se saisir de la totalité de celles-ci.

Le présent amendement vise donc à ce que, en accord, bien évidemment, avec la région, il soit possible à une communauté de communes d'assumer dans quelques années la compétence mobilité, mais dans son ressort territorial uniquement, et cela même si cette compétence avait été dans un premier temps exercée par la région. Cela permettrait de décentraliser la compétence et de lui redonner un caractère de proximité, la communauté de communes ayant pu, au fil des ans, prendre de l'envergure et être désormais capable de prendre en charge ladite compétence.

M. le président. Madame Lacroute, vous gardez la parole pour soutenir l'amendement n° 2932.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit d'un amendement de repli. En l'état, le texte prévoit que la région se prononce sur le transfert de compétences dans un délai de trois mois. L'objectif de cet amendement est de lui accorder un délai supplémentaire, à savoir six mois au total, afin qu'elle ait le temps d'examiner de près, en liaison avec la communauté de communautés, la possibilité d'un transfert de compétences à celle-ci.

L'idée est que la compétence en matière de mobilité soit assumée au plus près du territoire, dès lors que l'EPCI a pris de l'envergure. Je souligne que la loi NOTRe a confié de nombreuses compétences aux communautés de communes, obligeant certaines d'entre elles à élargir leur périmètre de compétences. Du coup, plusieurs peinent à assumer la totalité des compétences obligatoires qu'on leur a confiées.

Donnons-leur la possibilité d'assumer, dans quelques années, la compétence mobilité, bien évidemment avec l'accord de la région qui se sera substituée à elles dans un premier temps.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. En commission, nous avons supprimé ce troisième cas de réversibilité afin d'assurer aux régions la sécurité juridique et la prévisibilité nécessaire. Je suis défavorable à sa réintroduction.

S'agissant de l'amendement n° 2932, l'alinéa 47 de l'article 1^{er} permet à la région de déléguer tout ou partie de sa compétence d'autorité organisatrice de la mobilité à une autre collectivité locale, à un EPCI ou à un syndicat mixte de transport. Il sera donc possible pour une autorité organisatrice de la mobilité de déléguer l'exercice d'une partie de sa compétence à une collectivité locale d'un autre niveau.

Avis défavorable sur les deux amendements.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je rappelle que les équilibres trouvés dans le texte résultent de longs mois de discussion avec les associations de collectivités territoriales, associations que j'ai revues récemment. Les communes pourraient en effet vouloir introduire ce troisième cas de réversibilité, mais dans ce cas les régions souhaiteraient conditionner la reprise des compétences auparavant exercées par elles à un accord de leur part.

Ces amendements remettent en cause, dans un sens comme dans l'autre, les équilibres construits en concertation avec les associations. J'y suis défavorable.

Avis défavorable sur ces deux amendements, comme sur les amendements n° 26 et identiques à venir.

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

Mme Valérie Lacroute. Ces amendements ne visent qu'à appliquer le principe de subsidiarité. Il ne s'agit pas de déséquilibrer le texte.

L'idée, c'est que dans un premier temps la région se charge du développement des mobilités dans les territoires où il n'existe pas de transports, se substituant ainsi à l'EPCI, et que, quand la communauté de communes s'y sent prête, elle puisse reprendre cette compétence uniquement dans son ressort territorial – et non dans le territoire de la commune. L'application de ce principe de subsidiarité apporterait de la souplesse, en laissant la région s'occuper des transports régionaux, mais en donnant à l'EPCI la possibilité de s'occuper des mobilités de proximité.

Il ne s'agit que d'apporter de la souplesse au dispositif et de laisser le temps aux EPCI de monter en puissance. Je trouve dommage de ne pas rendre la chose possible.

(Les amendements n° 1946 et 2932, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n° 26, 820 et 3218.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 26.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement tend à ce que les services de transport public régulier, à la demande ou scolaires, exercés par la région ne puissent être transférés

vers une communauté de communes ou une commune qu'après accord explicite du conseil régional et dans un délai convenu avec celui-ci.

M. le président. Les deux autres amendements identiques n° 820 de Mme Marie-France Lorho et 3218 de Mme Valérie Rabault sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Défavorable. Ils rendent facultatif le transfert à l'intercommunalité des services organisés par la région. Or, en la matière, c'est bien une réversibilité qui est prévue : l'intercommunalité demande à la région la restitution de la compétence d'AOM, restitution qui impose logiquement à la région de transférer les services de transport concernés s'ils sont intégralement assurés sur le territoire de l'intercommunalité.

(Les amendements identiques n° 26, 820 et 3218, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 63 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(L'amendement n° 63, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements identiques n° 994 de M. Martial Saddier et 3291 de Mme Valérie Rabault sont défendus.

(Les amendements identiques n° 994 et 3291, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 2252 et 3049.

L'amendement n° 2252 de M. Christophe Bouillon est défendu.

La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3049.

Mme Monica Michel. Cet amendement est issu des travaux sur le projet de loi du groupe de travail de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation.

La rédaction de cet alinéa a été améliorée en commission par le rapporteur, qui a jugé nécessaire que les communautés de communes se voyant attribuer la compétence d'organisation de la mobilité s'emparent de l'intégralité des compétences afférentes. Cette rédaction endigue ainsi tout risque de fragmentation de la compétence mobilité en germe dans la notion de « transfert de compétences à la carte », comme je l'avais également observé.

Dans un souci de sécurité juridique, le présent amendement fixe un délai d'un an pour le transfert de compétences entre la région et la communauté de communes, ou la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1, qui en fait la demande.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. À mon sens, le législateur n'a pas à restreindre la liberté qu'ont les collectivités locales de fixer ensemble, dans le contrat qu'elles signent, le délai visé. Avis défavorable.

(Les amendements identiques n° 2252 et 3049, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 1435.

M. Vincent Thiébaud. Cet amendement concerne les collectivités qui, à terme, pourront se voir dotées de compétences spécifiques et élargies – que ce soit en application de la loi ou, dans le futur, au titre de la différenciation –, comme la collectivité européenne d'Alsace, instituée par décret le 27 février 2019. De par la loi, ces collectivités, à l'instar de l'Alsace, se verront notamment attribuer des compétences particulières dans le cadre du transfert du réseau routier national non concédé. Il s'agit ici de leur donner, sur le périmètre concerné, des compétences d'autorité organisatrice de la mobilité, notamment pour les déplacements transfrontaliers.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. En commission, monsieur Thiébaud, vous avez bien voulu reconnaître que vous vous placiez un peu trop en avance de phase sur ce sujet. Je renouvelle donc ma demande de retrait.

De plus, cet outil, en droit européen et français, qu'est le Groupement européen de coopération territoriale permet de répondre de manière structurée et pérenne aux problématiques transfrontalières, notamment dans le domaine des transports.

Mme Caroline Fiat. Peut-être, mais désormais l'Alsace est indépendante, non ?

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Vincent Thiébaud. J'ai à nouveau défendu cet amendement en séance pour une raison simple : je pensais, en effet, être en avance de phase, monsieur le rapporteur, mais, je l'ai vérifié, le décret relatif à la création de la collectivité européenne d'Alsace a bel et bien été publié le 27 avril 2019.

Le Groupement européen de coopération territoriale est un autre sujet, sur lequel je défendrai aussi un amendement. Il avait d'ailleurs été question de s'y pencher à l'issue des débats en commission, mais, depuis, je n'ai pas eu de réponse. Une réunion, aujourd'hui, avec des acteurs locaux m'a encore montré qu'il existait en ce domaine un vrai problème de mise en œuvre.

Peut-être suis-je ici en avance de phase, mais j'anticipe un cas de figure qui se présentera très bientôt, puisque la loi est attendue en juin. Cela ne fera d'ailleurs que préfigurer ce qu'impliquera le droit à la différenciation, sujet sur lequel nous aurons à nous pencher dans les années à venir. Par conséquent, si vous le permettez, je maintiens mon amendement.

(L'amendement n° 1435 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 2441.

M. Hubert Wulfranc. Nous proposons, à travers cet amendement, de confier aux AOM la mission de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Aux termes de l'alinéa 36, les autorités organisatrices de la mobilité devront contribuer, notamment, à la lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air. Cette obligation les amènera nécessairement à agir en faveur du report modal en exerçant toutes leurs attributions d'AOM, et pas uniquement lorsqu'elles organisent des services réguliers, comme le prévoit votre amendement.

Celui-ci me paraît donc satisfait. Demande de retrait ou, à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 2441, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 675 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est rédactionnel.

(L'amendement n° 675, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour soutenir l'amendement n° 3098.

Mme Danielle Brulebois. Cet amendement tend à préciser que les autorités organisatrices de mobilité sont compétentes pour organiser une fusion partielle ou totale de leurs réseaux avec des autorités organisatrices de mobilité limitrophes.

De fait, les AOT – autorités organisatrices de transport – ne recourent pas suffisamment à cette faculté, ce qui entraîne des difficultés de mobilité pour les usagers et des ruptures de service public de transport dans certains territoires. Alors que les AOT sont amenées à être remplacées par les AOM, il convient de préciser que cette possibilité est maintenue dans les compétences de ces dernières.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. S'il s'agit de fusionner complètement des réseaux de transports publics juxtaposés, l'outil juridique existe déjà : c'est le syndicat mixte. S'il s'agit simplement de mieux coordonner des réseaux, l'article 4 du projet de loi institue le contrat opérationnel de mobilité, lequel, conclu à l'échelle de chaque bassin de mobilité, répond à votre préoccupation. Votre amendement étant, à mes yeux, satisfait, j'en suggère le retrait ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 3098, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2933.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à combler un vide juridique. Il ressort, en effet, de nos débats que les AOM locales ne seront pas tenues d'organiser les fameux cinq services qui relèvent de leur compétence. Le risque est donc que certains territoires ne soient pas couverts par l'ensemble des services qui relèvent de la compétence mobilité, je pense en particulier au transport scolaire. La fermeture de classes en milieu rural ne doit pas s'accompagner de la suppression de ce service.

Il faut donc permettre aux AOM locales de déléguer certains services à la région, afin d'assurer la couverture de l'ensemble de ces services de mobilité partout sur le territoire. Or, en l'état du droit, seules les collectivités territoriales

disposent de cette possibilité de délégation. L'amendement comble ce vide juridique en accordant ce pouvoir de délégation à l'ensemble des AOM locales.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'ajout que vous proposez, madame Lacroute, me paraît inutile puisqu'une collectivité peut déjà déléguer à une collectivité d'un autre niveau l'exercice d'une compétence.

Votre amendement étant, à mes yeux, satisfait, je vous invite à le retirer ; à défaut, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement me laisse perplexe.

Le projet de loi donne en effet à l'autorité organisatrice de la mobilité la possibilité d'exercer la compétence relative au transport scolaire. Si elle ne souhaite pas l'exercer, alors cette compétence demeure, par défaut, régionale : nul n'est besoin d'une délégation pour cela.

Je ne vois donc pas l'intérêt de cet amendement ; il me paraît, tout au contraire, de nature à embrouiller les choses. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 2933 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Pascale Boyer, pour soutenir l'amendement n° 2372.

Mme Pascale Boyer. La mise en place de l'organisation et des outils de la mobilité au quotidien doit s'accompagner d'actions visant à changer le comportement de la population. Le présent amendement tend à inciter les EPCI à les mettre en œuvre.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'alinéa 32 charge les AOM d'offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé. Votre amendement est donc satisfait. Demande de retrait ; sinon, avis défavorable.

(L'amendement n° 2372, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

M. le président. Je vous propose, monsieur Wulfranc, de reporter à demain l'examen de votre amendement n° 2442, comme celui de l'amendement n° 2654 de M. Prud'homme, tous deux relatifs aux expériences de gratuité des transports collectifs.

M. Hubert Wulfranc. J'allais vous le proposer, monsieur le président !

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

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Questions au Gouvernement ;

Explications de vote et vote par scrutin public sur la proposition de résolution modifiant le Règlement de l'Assemblée nationale ;

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

La séance est levée.

(La séance est levée, le mardi 4 juin 2019, à zéro heure cinquante-cinq.)

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

SERGE EZDRA