

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XV<sup>e</sup> Législature**

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du lundi 3 juin 2019

## Compte rendu intégral



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



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

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1<sup>re</sup> séance ..... 5199

2<sup>e</sup> séance ..... 5235

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019**

254<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du lundi 3 juin 2019**

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



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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

### 1. Mobilités (p. 5201)

#### PRÉSENTATION (p. 5201)

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

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

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

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

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

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

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

M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

Mme Monica Michel

#### MOTION DE REJET PRÉALABLE (p. 5214)

M. Loïc Prud'homme

Mme Élisabeth Borne, ministre

M. Bertrand Pancher

M. Michel Delpon

Mme Valérie Lacroute

Mme Aude Luquet

M. Stéphane Demilly

M. Pierre Dharréville

#### MOTION DE RENVOI EN COMMISSION (p. 5216)

M. Christophe Bouillon

Mme Élisabeth Borne, ministre

M. Bruno Millienne, rapporteur

M. Bertrand Pancher

Mme Laurianne Rossi

Mme Valérie Lacroute

Mme Aude Luquet

M. Stéphane Demilly

Mme Mathilde Panot

M. Pierre Dharréville

#### DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 5222)

M. Bertrand Pancher

M. Jean-Marc Zulesi

Mme Valérie Lacroute

Mme Aude Luquet

M. Pierre Dharréville

M. Stéphane Demilly

M. François Ruffin

Mme Pascale Boyer

M. Jean-Marie Sermier

### 2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5234)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

### vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à seize heures.)*

1

### MOBILITÉS

#### *Discussion, après engagement de la procédure accélérée, d'un projet de loi adopté par le Sénat*

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités (n<sup>os</sup> 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

La Conférence des présidents a décidé d'appliquer à cette discussion la procédure du temps législatif programmé, sur la base d'une durée attribuée aux groupes de cinquante heures.

#### PRÉSENTATION

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** En France, la mobilité est en panne, et les Français en sont les premières victimes. Cette panne entrave leurs besoins les plus élémentaires comme leurs projets les plus ambitieux. Elle met à mal l'unité de notre pays. Cette panne a mille visages, ceux que chacun d'entre vous rencontre dans sa circonscription : celui des jeunes refusant un apprentissage ou un emploi, faute de moyens pour passer le permis de conduire ; celui de nos aînés qui ne peuvent aller ni chez le médecin ni au marché, faute de solutions pour s'y rendre ; celui de ces femmes et de ces hommes obligés de se lever à cinq heures du matin pour espérer être à l'heure au travail, à Bordeaux, à Marseille, à Toulouse ou en Île-de-France.

Cette panne n'est pas le produit d'une inaction publique – personne ne peut raisonnablement dire que rien n'a été fait en matière de transports depuis trente ans – mais d'une inadaptation de nos politiques publiques aux besoins réels de nos concitoyens. Nous avons multiplié les TGV, fierté technologique enviée et exportée de notre pays, au prix d'une dégradation lente et sournoise des autres voies ferrées, mais aussi des routes et du réseau fluvial, privant ainsi de nombreux territoires du minimum vital. Nous avons renforcé nos métropoles, qui possèdent désormais tous les atouts face à leurs concurrentes européennes ou mondiales, mais au prix d'une captation des emplois et des richesses,

repoussant nombre de nos concitoyens toujours plus loin des centres urbains. Enfin, nous avons encouragé un développement sans précédent de la mobilité des biens et des personnes, mais au prix d'une empreinte environnementale insoutenable, faisant des transports le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre et l'une des principales sources de pollution de l'air.

Les questions qui se posent sont fondamentales : sommes-nous capables de faire de notre politique de mobilité un outil d'aménagement du territoire ? sommes-nous capables d'en faire un outil de cohésion sociale ? sommes-nous capables d'en faire une réponse à l'urgence climatique ? La réponse du Gouvernement est oui. Non seulement nous en sommes capables mais c'est un devoir et une opportunité. C'est un devoir pour répondre au sentiment d'abandon, longtemps tu, qui s'est exprimé avec force ces derniers mois ; un devoir pour répondre aux attentes clairement énoncées dans le grand débat national en faveur de solutions concrètes, efficaces, au plus près du terrain ; un devoir enfin pour répondre à l'urgence climatique, que personne ne peut ignorer. C'est un devoir mais aussi une formidable opportunité de tirer parti de la révolution des nouvelles mobilités : covoiturage, autopartage, services d'informations multimodales, offres en libre-service, véhicules autonomes ; le secteur bouillonne d'innovations, ce qui offre une formidable chance de renforcer et de créer de nouveaux champions français de la mobilité. Nous voulons, en somme, mettre la France des start-up au service de la France des territoires.

Pour réussir ce pari, je vous ai proposé une méthode simple : partir des besoins essentiels de nos concitoyens pour se former, se rendre à leur travail, retrouver un emploi, aller se soigner. Lors des Assises nationales de la mobilité, nous avons posé un diagnostic clair et partagé avec l'ensemble des acteurs. Car que vaudrait une loi qui ne répondrait pas aux besoins ? À chaque étape de la construction du texte, nous avons travaillé en étroite collaboration avec celles et ceux qui auront à le mettre en œuvre. Que vaudraient des réponses dont personne ne se saisirait ?

Le texte qui vous est proposé est déjà largement le vôtre. Il a été conforté par les sénateurs, qui en ont confirmé les grands principes, dans un esprit de responsabilité, et ont renforcé son caractère opérationnel, notamment en ce qui concerne l'exercice de la compétence mobilité par les collectivités. Ce texte a ensuite été enrichi par le travail de votre commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je pense notamment à l'ambition forte, que nous avons en partage, pour la transition écologique et solidaire. Je veux, à cet instant, remercier les députés de l'ensemble des bancs de l'hémicycle qui ont participé à cette construction collective. Je veux remercier plus particulièrement vos rapporteurs, qui se sont pleinement investis, ne ménageant ni leur temps ni leur énergie dans la préparation de ce texte.

Alors, qu'est-ce que la loi mobilités ?

Il s'agit en premier lieu d'un acte de confiance. Confiance dans les collectivités, tout d'abord, qui jouent un rôle irremplaçable au cœur du pacte républicain, étant les mieux à même de répondre aux besoins concrets de nos concitoyens. On ne fait pas du sur-mesure depuis Paris : c'est dans les territoires qu'on construit les bonnes réponses. En simplifiant la prise de la compétence mobilité par les intercommunalités, on favorise le déploiement de solutions plus simples, plus souples, plus économes et plus adaptées aux besoins sur tout le territoire. En confortant le rôle de la région comme chef de file de la mobilité, on garantit la cohérence des offres et des services proposés ainsi que la couverture complète du territoire, afin d'éviter les trop nombreuses zones blanches de la mobilité. En instituant des lieux et des outils de dialogue, le comité des partenaires et les contrats opérationnels de mobilité, on crée les conditions pour que les acteurs non seulement se parlent mais travaillent ensemble pour apporter les réponses adaptées. La juxtaposition de solutions partielles n'a jamais fait une solution efficace.

Nous avons jusqu'à présent résisté à la tentation toute jacobine d'être trop prescripteurs, pour ne pas brider les capacités d'innovation et d'adaptation. Faisons confiance à nos collectivités et à tous ceux qui agissent dans les territoires pour améliorer la mobilité de nos concitoyens. Cette confiance n'est pas le signe d'un désengagement mais d'une transformation du rôle de l'État. Celui-ci a vocation à venir davantage en appui technique et financier, à rendre possible, à fournir des outils, à soutenir et à ouvrir des champs d'expérimentation. C'est tout le sens de la démarche de France Mobilités, qui accompagne les territoires dans le déploiement de solutions de mobilité innovantes. C'est cela, pour moi, la confiance. Dans le même esprit, je propose un nouveau cadre législatif pour favoriser le développement de d'offres et de services de mobilité.

Ces nouvelles solutions sont une chance : notre responsabilité est de les mettre au service du plus grand nombre, en particulier de nos concitoyens pour lesquels la voiture individuelle est encore la seule solution. C'est pourquoi nous soutenons l'ouverture des données afin de favoriser l'émergence d'applications, d'informations et de services accessibles à chacun en un seul clic pour l'ensemble de son trajet, sur tout le territoire. C'est pourquoi nous créons le cadre permettant le déploiement de navettes autonomes dès l'année prochaine : elles apporteront une réponse très utile dans le monde rural, à l'image des seize expérimentations coordonnées soutenues par l'État, qui en sont autant de démonstrations. C'est pourquoi enfin nous permettons le déploiement des nouvelles offres en libre-service, tout en donnant aux collectivités les outils nécessaires pour s'assurer qu'elles ne se développent pas au détriment des autres usagers de l'espace public.

Nous souhaitons que cet acte de confiance s'adresse également aux employeurs. Ceux-ci jouent un rôle premier à jouer pour améliorer les déplacements domicile travail, encore trop souvent synonymes de galère et de freins. Ils doivent donc être des acteurs à part entière de la mobilité. En mettant la mobilité au cœur du dialogue social, la majorité fait confiance aux partenaires sociaux pour trouver, en lien avec les autorités organisatrices, les meilleures solutions, au plus près des besoins, permettant de réduire le coût des trajets et de rendre les sites plus accessibles, y compris à ceux ne disposant pas du permis de conduire ou d'un véhicule. En mettant en place le forfait mobilité durable, votre majorité permet aux employeurs de verser jusqu'à 400 euros à leurs salariés se rendant au travail en covoiturage ou à vélo. Cet outil simple et efficace entrera d'ici peu, j'en suis convaincue, dans le quotidien des Français. L'État montrera l'exemple

avec tous ses agents dès 2020, à hauteur de 200 euros. Pour plus de simplicité, cet accompagnement pourrait prendre la forme d'un titre mobilité, comme il existe des tickets restaurant ; nous aurons à en débattre.

Mettre fin à la double peine – pas de transports en commun, donc pas d'aide pour les transports –, c'est de la justice sociale : vous pouvez en être fiers. Oui, la loi mobilités est un texte de justice sociale et territoriale. La mobilité physique permet en effet l'accès à la formation, à l'emploi, à la santé, à la culture, aux autres. D'elle dépend la capacité de chacun à s'émanciper, à se construire, et de notre nation à faire corps. Permettre que les personnes les plus vulnérables, du fait de leur situation sociale ou de leur handicap, bénéficient d'un accompagnement personnalisé pour leur mobilité, c'est une mesure de justice sociale.

Rendre le permis de conduire moins cher et plus rapide à obtenir, sans faire de concession sur la qualité de la formation des conducteurs, c'est une mesure de justice sociale. Chacun sur ces bancs sait que le permis de conduire constitue un frein à l'émancipation des jeunes, qu'il s'agisse pour eux de s'engager sur la voie de l'apprentissage, de décrocher un premier emploi ou de se lancer dans les études. Le permis doit retrouver sa vocation d'inclusion et non contribuer à l'exclusion.

Apporter des réponses très concrètes à nos concitoyens en situation de handicap, comme la possibilité pour un accompagnateur de bénéficier de tarifs préférentiels, voire de la gratuité, dans les transports en commun, c'est une mesure de justice sociale.

La justice sociale vaut aussi pour les travailleurs du secteur des transports. Elle passe par la mise en place d'un cadre social adapté pour les salariés des transports par car ou autobus, dont les entreprises s'ouvrent à la concurrence. Il s'agit tout à la fois de garantir la continuité de service et le maintien de garanties sociales de haut niveau à l'occasion des transferts des contrats de travail. Le présent texte répond à cet objectif pour les transports urbains et interurbains en Île-de-France et dans le reste du pays, après une vaste concertation avec les partenaires sociaux. Cette même préoccupation de justice sociale nous conduit à proposer la mise en place d'un cadre pour réguler les relations entre les plateformes et les travailleurs indépendants qu'elles font intervenir. Il repose à la fois sur des obligations et des incitations fortes.

L'impératif de justice vaut aussi entre nos territoires. La politique d'infrastructures dont nous héritons a connu d'indéniables succès mais elle est devenue le symbole d'incontestables fractures. La programmation que nous proposons entend réparer les liens qui doivent unir nos territoires.

Réparer les liens entre nos territoires, c'est investir 13,4 milliards d'euros dans ce quinquennat, soit 4 milliards d'euros de plus que lors du quinquennat précédent : c'est considérable. Nous l'assumons car nos territoires ont besoin d'investissements.

Réparer les liens entre nos territoires, c'est donner la priorité à l'entretien des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants. C'est moins spectaculaire que d'inaugurer de nouvelles infrastructures mais, chacun le sait, c'est ce que nos concitoyens attendent de nous pour la sécurité et la qualité de leurs trajets du quotidien.

Réparer les liens entre nos territoires, c'est mettre en œuvre le plan de désenclavement routier des territoires ruraux et des villes moyennes, ces itinéraires indispensables qui, contrat de plan après contrat de plan, ont été repoussés.

Réparer les liens entre nos territoires, c'est doter nos métropoles de véritables RER, comme il en existe en Ile-de-France : 2,6 milliards d'euros y seront consacrés en dix ans.

Réparer les liens entre nos territoires, c'est enfin investir dans les transports en commun et les infrastructures de transport de demain.

Qui dit programmation dit financement. Cette trajectoire sera financée. Comme toute loi de programmation, son financement sera inscrit en loi de finances, cadre approprié pour traiter des ressources. Pour 2019, nous sommes au rendez-vous, en dépit du contexte particulièrement difficile que vous connaissez : le budget de l'AFITF – l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – est en hausse de 10 %, à 2,5 milliards d'euros. Dans ce projet de loi, nous avons déjà acté plusieurs dispositions importantes pour sécuriser son financement. Je pense à l'affectation d'une part plancher de TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques –, conformément aux engagements pris par l'État en 2014. Au-delà, il ne me paraît pas impossible de viser le maintien de la somme affectée en 2019 pour les années à venir.

Vous avez également introduit en commission l'affectation du surplus de la taxe dite « Chirac » à l'AFITF. Pour la première fois, le transport aérien contribuera au développement de modes de transport plus propres. À l'heure où la France entend porter un message fort au niveau européen pour une taxation du transport aérien, cette contribution constitue un symbole important qui témoigne de notre volontarisme.

Le débat sur la contribution des activités et modes les plus polluants au financement de nos infrastructures est un beau débat, un débat légitime, que nous aurons dans cet hémicycle. Il nous faut l'avoir, et j'y suis prête, pour qu'il éclaire les décisions qui devront être transcrites en loi de finances. Notre objectif est clair : nous doter d'une politique au service du report vers des modes plus propres, pour les voyageurs comme pour les marchandises. C'est ce que nous faisons en favorisant un grand projet fluvial avec la régionalisation de la société du canal Seine-Nord Europe, attendue par les collectivités. C'est ce que nous faisons au travers de nos choix d'investissements. Voici un seul chiffre, dont vous pourrez être fiers : durant le quinquennat, les trois quarts de nos investissements iront au ferroviaire ; pour 1 euro dépensé en faveur de nos routes, nous en investirons 3 en faveur de nos trains ; c'est aussi ça la réorientation de notre politique d'investissement.

À ce titre, la loi mobilités poursuit le mouvement que nous avons engagé ici même, il y a un an, avec le nouveau pacte ferroviaire. Déjà nous portions l'ambition de redonner à nos concitoyens un service public des transports qui fonctionne mieux. Déjà nous placions les besoins des usagers au centre, en faisant des transports du quotidien, du développement de l'offre et de la qualité de service, les priorités. Nous obtenons déjà des résultats positifs : en 2019, la régularité des trains est la meilleure de cinq dernières années ; le modèle économique du TGV est redressé alors même que les prix des billets sont en baisse. Ces priorités, vous les retrouvez dans la loi mobilités. Nous agissons avec constance et détermination. Comme avec la loi ferroviaire, nous voulons des résultats rapides.

Voilà donc, avec ce projet de loi, la deuxième pièce du dispositif législatif qui refonde notre politique des transports. Nous tenons, à cet égard, l'engagement qui avait été pris pendant la réforme ferroviaire, en traitant ici le sujet des petites lignes. Nous le faisons dans l'esprit de confiance

qui anime ce texte, en permettant aux régions de reprendre la gestion de certaines lignes, là où elles le souhaitent, quand elles le souhaitent. Nous le faisons parce que le transport ferroviaire est la colonne vertébrale d'une mobilité propre.

En effet – ce sera mon dernier point –, la loi mobilités est une réponse à l'urgence écologique. Vous le savez, les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre, l'une des principales sources de pollution de l'air. Ils peuvent aussi générer des pollutions sonores importantes. En plaçant la mobilité propre au cœur du projet de loi, nous inscrivons résolument ce dernier dans la transition écologique et solidaire dans laquelle nous sommes tous engagés.

Accompagner la transition écologique et solidaire, c'est fixer des objectifs ambitieux et réalistes : la décarbonation des transports terrestres en 2050 et la fin des ventes de véhicules utilisant des énergies fossiles en 2040, que vous avez inscrits en commission, conformément au plan climat ; la prise en compte de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique ou sonore dans les objectifs de la programmation, que vous avez également votée en commission, et je m'en félicite.

Ces objectifs sont déclinés en plans d'action très opérationnels, dont le projet de loi fixe les principes et les dispositions normatives. Je pense par exemple au renouvellement des flottes de véhicules. Vous avez précisé la trajectoire nécessaire pour rendre, de manière soutenable, le plus rapidement possible, notre air plus propre et nos émissions de CO<sub>2</sub> plus faibles. Vous avez adopté la même démarche pour réduire le coût du déploiement des infrastructures de recharge et d'avitaillement. Car que valent des objectifs s'ils ne sont pas réalistes et si l'on ne se donne pas les moyens de les atteindre ?

La pollution de l'air tue et, nous le savons, les transports ont leur part de responsabilité. Accompagner la transition écologique et solidaire, c'est favoriser le déploiement de zones à faibles émissions. Nous sommes engagées dans cette démarche avec vingt-trois collectivités, et je veux à cet instant saluer l'esprit de responsabilité de leurs élus. Développer les zones à faibles émissions, c'est ni plus ni moins permettre aux 17 millions d'habitants concernés de vivre dans un environnement plus respirable.

Permettre, comme nous le faisons, le renouvellement des véhicules personnels grâce à la prime à la conversion ou des véhicules professionnels grâce au suramortissement, c'est donner à chacun des outils adaptés, afin que personne ne soit laissé de côté dans cette transition nécessaire et attendue par les Français.

Accompagner la transition écologique et solidaire, c'est enfin favoriser les modes doux. Je pense naturellement au vélo, auquel nous sommes ici nombreux à être attachés. Très concrètement, le plan vélo, qui vise à tripler l'usage du vélo, trouve sa déclinaison dans le texte : 350 millions d'euros sont inscrits dans la programmation des infrastructures pour supprimer les discontinuités des itinéraires cyclables. L'ensemble des leviers normatifs sont par ailleurs activés : marquage des vélos, sécurité routière, déploiement de stationnements sécurisés dans les parkings et les gares, emport des vélos, planification des itinéraires, apprentissage du vélo. Je ne doute pas que nos débats en séance publique nous permettront d'aller plus loin sur toutes les dispositions liées à la mobilité propre ; c'est un enjeu majeur.

La mobilité pour tous dans tous les territoires, ce n'est pas un slogan. Ce texte est la traduction d'un choix politique attendu par nos concitoyens et porté par le Président de la République. C'est un acte de confiance envers nos territoires,

envers nos entreprises et envers les partenaires sociaux. C'est l'engagement résolu d'un État qui investit, rend possible et simplifie, d'un État respectueux de la parole donnée. C'est la traduction d'une ambition environnementale non négociable, d'une France responsable qui porte un projet cohérent pour répondre à l'urgence climatique.

Nos débats seront riches, passionnés, peut-être même rugueux, mais ne perdons pas de vue une chose : derrière chaque solution de mobilité apportée, il y a une vie transformée, de nouvelles opportunités, une ouverture économique, sociale et culturelle qui se dessine pour chacun de nos concitoyens. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

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

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Nous voici enfin réunis pour débattre du projet de loi, tant attendu, d'orientation des mobilités, qui va nous permettre de répondre à des attentes pressantes de nos concitoyens trop longtemps ignorées.

La mobilité est un des enjeux les plus déterminants pour la cohésion de notre société : c'est une condition de l'accès au travail, aux services publics, à la culture, aux loisirs. C'est un élément déterminant de notre quotidien : pour faire ses courses, emmener ses enfants à l'école, aller chez le médecin, voir sa famille tout simplement. C'est pourquoi il est bien naturel, légitime, que ceux pour qui le moindre déplacement rime avec complexité, que ceux qui sont quotidiennement en difficulté pour se déplacer, expriment un découragement profond voire un sentiment d'abandon. Les attentes de nos concitoyens sont aussi grandes que concrètes ; nos réponses doivent l'être tout autant.

Je souhaite tout d'abord saluer la méthode choisie par le Gouvernement. Les Assises nationales de la mobilité ont été un exercice exemplaire. Elles ont permis de dresser un état des lieux exhaustif et surtout partagé des attentes de toutes les parties concernées. Une conclusion s'est imposée : il nous faut œuvrer enfin pour les mobilités du quotidien et en finir avec les promesses non tenues ou les grands projets déconnectés des besoins du terrain.

C'est l'objet de ce projet de loi, qui, près de quarante ans après l'adoption de la loi d'orientation des transports intérieurs, va profondément renouveler la donne. Il s'agit d'apporter des solutions à chacun pour se déplacer, avec quatre enjeux prioritaires : investir davantage dans les infrastructures ; proposer à tous et partout des alternatives à la voiture individuelle ; s'appuyer sur les innovations et développer de nouvelles solutions de mobilité ; réussir la transition écologique dans les transports.

Chacun doit disposer, pour se déplacer, d'une solution accessible et en même temps plus respectueuse de l'environnement. Ces deux priorités doivent aller de pair. Dans de nombreux cas, l'automobile reste un moyen de locomotion pour l'instant incontournable, mais nos concitoyens sont aussi tout à fait conscients de l'urgence des enjeux climatiques. Compte tenu du poids du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre, ils savent que nous ne pouvons plus attendre ; ils savent aussi que nous devons réduire notre dépendance aux énergies fossiles car la raréfaction de ces dernières renchérit inévitablement le coût des carburants.

La voie que nous privilégions, c'est donc que le plus grand nombre dispose, à terme, d'une alternative à l'utilisation de la voiture pour ses déplacements quotidiens. Pour y parvenir, nous réformons la gouvernance des mobilités. La mise en place des autorités organisatrices de la mobilité va permettre de mieux répondre aux besoins de proximité et de désenclaver des territoires trop longtemps délaissés. Nous devons aussi accompagner le développement des nouvelles mobilités, comme le covoiturage, qui permettent de réduire l'« autosolisme » ; nous devons les encourager, notamment avec le forfait mobilités durables. Notre commission a exprimé sur ce point des attentes fortes, que je partage. J'espère que nos débats nous permettront de progresser encore sur ce sujet essentiel. Notre commission a également pris de nombreuses mesures pour développer l'usage du vélo car nous sommes également très attachés à la promotion des mobilités actives, qui répondent aussi à des enjeux de santé publique.

Réformer la gouvernance et proposer de nouvelles formes de mobilité, partout et pour tous, sont des prérequis à l'interdiction, à compter de 2040, de la vente de véhicules particuliers neufs utilisant des énergies fossiles, que notre commission a votée. Dans un contexte technologique qui n'a jamais été aussi porteur pour assurer la transition écologique, cette mesure permet de préparer chacun aux changements nécessaires et donne la prévisibilité dont ont besoin l'ensemble des acteurs.

Dernier point sur lequel je souhaite insister : améliorer les mobilités du quotidien implique aussi d'y consacrer des infrastructures de qualité et les financements correspondants. Un travail de fond a été mené sur ce sujet par le Conseil d'orientation des infrastructures. L'exercice était ardu. Il a pu susciter des amertumes quand certains projets n'ont pas été considérés prioritaires. Je retiens surtout de l'exercice qu'il a été responsable : pour chaque scénario retenu, les besoins de financement ont été identifiés, et c'est en connaissance de cause que nous pourrions nous déterminer. C'est d'ailleurs bien dans cette perspective que notre commission a jugé nécessaire de prévoir une contribution du secteur aérien, dont on connaît l'impact climatique, au financement des infrastructures de transport.

Je terminerai mon propos en saluant le travail de nos cinq formidables rapporteurs ainsi que de nos rapporteurs pour avis et en remerciant Mme la ministre pour son écoute et sa disponibilité, puisque notre commission a consacré plus de cinquante et une heures à l'examen du projet de loi.

Je ne doute pas que nos débats en séance publique seront riches. Nous avons l'occasion d'améliorer concrètement le quotidien de tous nos concitoyens : soyons au rendez-vous. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, MODEM et LT.*)

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Voilà déjà quelques mois que la question de la mobilité des Français est au centre des débats publics, notamment en lien avec celle de la fracture territoriale, dont semble témoigner la récente crise sociale qu'a traversée notre pays. C'est pourtant sans attendre les récentes revendications sociales que le Gouvernement, fin 2017, a organisé les Assises de la mobilité, où la question de la gouvernance est apparue comme l'un des principaux leviers d'amélioration de la vie quotidienne de nos concitoyens.

« Mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises » : tel est donc l'objectif ambitieux assigné à cette loi, plus spécifiquement à son titre I<sup>er</sup>, dont je suis chargé en tant que rapporteur. Je mesure à ce stade déjà bien avancé de nos travaux la tâche qui est la mienne : faire en sorte, au-delà de toutes les chapelles partisans, d'avoir pour seul horizon l'intérêt général. Je sais que cet objectif est partagé par une très large majorité d'entre vous, sur les divers bancs de l'hémicycle.

J'aborde donc la nouvelle phase de ma mission avec la même exigence que celle que je me suis imposée en commission : exigence envers moi-même de toujours conserver à l'esprit, au-delà des tentations primaires, l'impératif de faire primer l'intérêt général ; exigence à l'égard de chacun d'entre nous lorsqu'il s'agira de débattre des quelque 3 500 amendements déposés sur ce texte, dont plus de 800 pour le titre I<sup>er</sup>.

Mon état d'esprit, alors que débutent nos débats, est le même que celui qui a prévalu en commission : le Sénat a apporté au texte des ajouts et modifications indéniablement utiles et bienvenus que nous aurions tort de ne pas conserver. C'est ce à quoi la commission du développement durable a veillé, tout en supprimant les dispositions issues du Sénat qui, sur certaines dispositions, avaient tendance à dénaturer la philosophie initiale du texte.

Je tiens à saluer humblement le travail de l'ensemble des membres de notre commission, qui, au terme de riches échanges et débats, sont parvenus à élaborer un texte de qualité, et je les en remercie. Je remercie également Mme la ministre et ses équipes, qui ont largement contribué à la qualité de nos échanges. Je nous invite à poursuivre sur cette voie en séance publique.

Permettez-moi enfin d'adresser mes plus sincères remerciements à l'ensemble des personnes que j'ai eu l'occasion de recevoir lors des auditions. Grâce à leur regard particulier, à leur expérience du terrain, à leur connaissance fine de la problématique des transports, elles ont énormément apporté. Toutes m'ont dit le plaisir qu'elles ont eu à travailler avec Mme la ministre et ses équipes dans le cadre des Assises de la mobilité, qui furent un exercice exemplaire. J'espère que le travail que nous aurons accompli ici permettra de mieux répondre à leurs attentes, en permettant de revenir à une version du texte plus proche des préprojets qui ont circulé préalablement au dépôt du projet de loi sur le bureau du Sénat.

Je sais notre assemblée capable de et disposée à prendre sa part pour atteindre cet objectif. J'ai déjà pris connaissance de quelques amendements allant en ce sens ; ils recevront de ma part un soutien sans réserve. En revanche, ceux qui auraient pour effet de complexifier un texte que l'on veut aussi simple et souple que possible pour les collectivités se heurteront à ma bienveillante mais ferme opposition.

Je le répète : ce texte est destiné aux territoires, à qui il appartiendra de s'en emparer le mieux et le plus rapidement possible, car les attentes sont grandes et anciennes. Vous le savez, la famille politique à laquelle j'appartiens, le Mouvement démocrate, est profondément attachée à la décentralisation, à la confiance envers nos territoires et leurs élus. Nous sommes également attachés et attentifs à la diversité de nos territoires, qui sont chacun spécifiques – c'est d'ailleurs tout le sens de notre engagement pour une plus grande reconnaissance du droit à la différenciation territoriale.

Si ma fonction de rapporteur m'oblige à me situer en dehors des questions d'appartenance à un groupe politique, mon ADN politique est tel que toutes ces questions figurent au centre de mes préoccupations. Pour autant, je ne crois pas

au principe selon lequel la prise en compte des spécificités de nos territoires devrait systématiquement passer par l'insertion de dispositions particulières dans la loi. Chacun d'entre nous pourrait être enclin à céder à cette tentation pour contenter les habitants de son territoire. Je vois pour ma part une autre manière bien plus efficace de répondre à cette préoccupation légitime que souvent je partage : offrir aux collectivités un cadre ambitieux, souple et garantissant pleinement le respect du principe de libre administration des collectivités territoriales. En somme, ce dont nous avons besoin, ce dont nos collectivités ont besoin et ce à quoi nous devons travailler, c'est la définition d'un cadre de confiance et de responsabilité. Si les collectivités ne s'emparent pas des outils mis à leur disposition, si elles ne s'emparent pas pleinement de leurs prérogatives, elles devront en rendre compte devant les citoyens-électeurs.

Le cadre que nous sommes en passe de construire doit permettre une couverture totale du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité, ou AOM. Il doit également permettre à la région d'assumer pleinement son rôle de chef de file, ce que semble rendre possible la réintroduction dans le texte, à l'article 4, des contrats opérationnels de mobilité. C'était l'une des principales craintes qui m'était apparue à la lecture du projet de loi initial : comment les régions auraient-elles effectivement assumé leurs prérogatives sans outil instaurant un minimum de contraintes et d'engagements réciproques ? comment trancher les désaccords ?

Ce cadre doit aussi permettre aux usagers et aux employeurs d'être mieux, plus étroitement associés aux décisions prises par les collectivités en matière de mobilité. Les dispositions de l'article 4 permettent aussi de répondre à cet impératif. Elles offrent aux AOM la possibilité d'associer au comité des partenaires tout acteur dont la présence paraît utile, sans céder à la tentation d'une liste à la Prévert dans le texte mais en faisant confiance aux territoires.

Les préfets enfin auront également un rôle essentiel à jouer, en tant que médiateurs, pour s'assurer que, dans tous les territoires, les AOM pourront répondre au mieux aux besoins de leur population. Ils interviendront également pour lever les points de blocage susceptibles de nuire à l'atteinte des objectifs ambitieux de ce texte.

Je ne saurais conclure ce propos sans quelques mots sur la dimension sociale forte du projet, en particulier ses articles 6, 7 et 7 bis, qui s'attachent aux questions des personnes en situation de handicap ou de vulnérabilité sociale. Le texte est de ce point de vue ambitieux ; nous pourrions en discuter et sans doute l'enrichir davantage encore. (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

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

**Mme Béragère Couillard, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** La mobilité est au cœur des enjeux de notre société. Les transports sont essentiels dans la vie quotidienne des Français : leur bon fonctionnement est indispensable pour se former, aller au travail ou retrouver un emploi, se soigner, accéder à la culture et aux loisirs. Toutefois, la politique des transports n'est plus adaptée aux besoins et aux attentes des citoyens, notamment de ceux qui sont les plus éloignés des grandes métropoles et des centres-villes.

En préparation depuis près de deux ans et fruit d'une très large concertation avec les territoires et les acteurs de la mobilité, ce projet de loi est une réponse forte aux fractures territoriales et sociales qui minent notre pays depuis des

décennies. Plus de trente-cinq ans après la loi d'orientation des transports intérieurs, dite « LOTI », ce texte engage une transformation profonde de nos politiques publiques de transport.

Vous l'aurez compris, ce projet de loi, construit dans la concertation, s'adresse en premier lieu aux territoires et a pour vocation de répondre aux grands enjeux de la mobilité d'aujourd'hui et de demain, au service de tous et de tous les territoires. Il est de notre devoir à tous de répondre à la fracture territoriale et sociale devenue difficilement vivable pour nos concitoyens. Les ambitions sont claires et, je crois, partagées dans l'hémicycle.

Le titre II, « Réussir la révolution des nouvelles mobilités », pour lequel j'ai eu l'honneur d'être nommée rapporteure, s'y attelle tout particulièrement. Il ambitionne de développer l'innovation et de nouvelles solutions de mobilité mises au service de tous.

Pour apporter les meilleures réponses à la diversité des besoins, nous pouvons compter sur le formidable potentiel offert par l'innovation. C'est une magnifique opportunité qui crée un bouleversement inédit depuis l'émergence de la voiture individuelle. Cela passe par l'ouverture des données en temps réel des offres de mobilité pour voir émerger de nouveaux services porte-à-porte. L'ouverture des données et le développement des services numériques de mobilité – notamment de calculateurs d'itinéraires et de billettiques multimodales – sont essentiels pour encourager l'intermodalité et lutter contre l'« autosolisme ». Les données qui seront rendues accessibles permettront de voir émerger de nouveaux services qui simplifieront considérablement les déplacements quotidiens de nos concitoyens, en particulier des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. Ils permettront aussi de faciliter le recours à des formes de mobilités plus propres.

C'est pour ces raisons que le Gouvernement a choisi d'aller plus loin que le règlement délégué européen de 2017, en élargissant le champ des données, qui sera ouvert aux données dites « dynamiques », et en accélérant le calendrier d'ouverture des données – au plus tard en décembre 2021. C'est là un choix à la fois ambitieux et nécessaire qui permettra une information des usagers en temps réel.

Les articles 12 à 14 encouragent les innovations en matière de mobilité. Cela se traduit par la construction d'un cadre juridique applicable aux véhicules autonomes permettant notamment l'adaptation des règles de sécurité, de responsabilité ou encore de formation. L'ouverture des données des véhicules autonomes et connectés permettra également de mieux prévenir et intervenir en cas d'accidents, mais aussi de mieux connaître les flux de déplacements afin de mettre en place des services de transport adaptés aux besoins de nos concitoyens. L'article 14 crée un cadre juridique permettant le développement d'expérimentations de solutions de nouvelles mobilités, en particulier dans les territoires faiblement peuplés.

Le développement de ces nouveaux services de mobilité poursuit le même objectif : permettre un meilleur déplacement de nos concitoyens, en particulier pour celles et ceux qui n'ont actuellement que très peu accès à la mobilité, tout en favorisant le respect de l'environnement.

Cette loi fournira également tous les outils nécessaires pour accompagner le développement de l'autopartage et du covoiturage. Ces innovations ne doivent pas être l'apanage des grandes villes : elles doivent profiter à tous, dans tous les territoires – je tiens particulièrement à cet objectif.

Le covoiturage courte distance est une solution pour les territoires dans lesquels les transports collectifs ne permettent pas toujours aujourd'hui de répondre aux besoins quotidiens de mobilité des Français. Sept Français sur dix utilisent leur voiture pour leur trajet domicile-travail, voire huit Français sur dix dans certaines zones. Le covoiturage ne représente que 3 % des déplacements domicile-travail, ce qui n'est plus acceptable : nous devons faire en sorte que ce taux progresse.

Le projet de loi apporte donc des outils concrets favorisant le développement de cette pratique. Les collectivités pourront subventionner le covoiturage et ainsi aider celles et ceux qui utilisent de telles solutions pour leurs trajets domicile-travail. Ces aides seront défiscalisées : les Français qui en bénéficient n'auront donc pas à les déclarer aux impôts. Hors agglomération, des voies réservées seront créées, que les véhicules en covoiturage seront autorisés à emprunter ; ainsi, les « covoitureurs » bénéficieront d'un vrai gain de temps pour leurs trajets, en évitant certains embouteillages.

Le titre III permettra la création d'un forfait mobilités durables, l'objectif étant de proposer à tous les salariés qui réalisent leurs déplacements domicile-travail en vélo ou en covoiturage de pouvoir bénéficier de cette aide. Il s'agit de mesures concrètes visant un objectif de développement de la pratique du covoiturage.

L'essor de nouveaux services de mobilité partagée, en particulier des vélos et autres engins en *free floating*, solutions innovantes et peu polluantes, doit être également encouragé mais nécessite une régulation adaptée, en donnant aux collectivités les outils pour encadrer ces engins et assurer un partage équilibré de l'espace public pour tous ses usagers.

Les situations que nous connaissons actuellement avec le déploiement de ces services sur le territoire ne sont pas acceptables. Les collectivités se sont parfois retrouvées démunies face à l'arrivée de ces nouvelles offres sur leur territoire. Il convient donc de créer un cadre adapté permettant de concilier la préservation de la sécurité et de la tranquillité publique tout en garantissant le bon déploiement de ces nouvelles formes de mobilité. Je m'y suis attelée et je suis certaine que la solution que nous avons trouvée, dont nous discuterons à l'article 18, est la bonne.

Le projet de loi a été enrichi lors de l'examen du titre II par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Par exemple, nous avons renforcé les pouvoirs de l'ARAFER, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, concernant l'ouverture des données, en particulier pour les données d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Nous avons permis le développement de services numériques multimodaux efficaces tout en évitant tout risque d'intermédiation pour les opérateurs de transport dont les services sont vendus sur ces plateformes.

Nous avons adopté la publication et la transmission aux voyageurs des informations relatives aux retards et annulations de leur trajet pour que les passagers puissent faire valoir leurs droits.

Nous avons précisé le cadre des expérimentations de nouvelles mobilités qui pourront être menées dans les prochaines années pour prévoir des solutions de mobilité dans les territoires peu denses.

Nous avons prévu de sanctionner les conducteurs et opérateurs qui mettent à disposition des utilisateurs des trottinettes et engins de déplacement personnels débridés et roulant à leur vitesse supérieure à 25 kilomètres à l'heure.

Enfin, le développement de plateformes numériques de mobilité, en particulier pour les VTC – les voitures de transport avec chauffeur – et la livraison, nécessite d'apporter des droits et des garanties aux indépendants qui travaillent par leur intermédiaire. C'est en ce sens que, dans les prochains jours, je défendrai des propositions concrètes pour que la charte prévue à l'article 20 du projet de loi initial soit complétée par un socle de droits dont bénéficieront tous les travailleurs des plateformes. À l'égard des travailleurs indépendants avec lesquels elles sont en relations, elles ont une responsabilité sociale, qui doit entraîner de nouveaux droits plus contraignants pour les plateformes.

Tout d'abord, il faut instaurer une obligation de transparence des plateformes de mobilité à l'égard de leurs travailleurs indépendants : avant chaque prestation, ceux-ci devront être informés de son prix minimum prévisible et pourront refuser de l'effectuer sans possibilité de représailles. La plateforme devra également publier sur son site internet des indicateurs sur le revenu d'activité, le temps d'activité et le prix moyen : il faut que la transparence soit de mise.

Les travailleurs indépendants des plateformes de mobilité pourront librement se connecter, se déconnecter et choisir leurs temps d'activité, sans être sanctionnés.

Enfin, le droit à la formation professionnelle doit être renforcé pour l'ensemble de ces travailleurs.

Ce sont des avancées réelles, auxquelles je crois et que je défends tout particulièrement devant vous, avec l'espoir qu'elles conduisent à une nouvelle forme de dialogue social qu'il est important d'imaginer et d'initier rapidement.

Vous l'aurez compris, l'ambition du texte, en particulier de son titre II, est d'apporter des réponses aux besoins de nos concitoyens, des réponses nécessaires pour améliorer le quotidien de millions de Français. Ce texte engage une transformation profonde, dont l'objectif est de répondre à l'impératif fixé par le Président de la République : améliorer concrètement la mobilité au quotidien de tous les citoyens, dans tous les territoires, grâce à des solutions de transport plus efficaces, plus propres et plus accessibles. Je suis convaincue que nous aurons des débats riches et de qualité, car nous partageons tous cet objectif, qui répond aux attentes de tous les Français. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

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

**M. Jean-Luc Fugit,** *rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Si le projet de loi d'orientation des mobilités porte bien son nom, c'est notamment du fait de son titre III. Les défis du changement climatique et de la pollution de l'air sont en effet des défis de long terme, pour lesquels une mobilisation collective est nécessaire. Mais cette vision de long terme doit se décliner dans des actions de court et de moyen termes. C'est précisément l'objet d'une loi d'orientation : d'une part, anticiper les grandes évolutions à venir et se fixer un horizon d'action ; d'autre part, se donner les moyens de progresser, dès aujourd'hui, en direction de ces objectifs. Ce projet de loi doit donc répondre à deux questions, s'agissant du développement de mobilités plus propres et plus actives : quel est notre horizon ? comment l'atteindre ?

D'abord, quel horizon voulons-nous fixer ? Il est double, et les deux dimensions sont liées : lutter contre le changement climatique et, en même temps, contre la pollution de l'air. Le chimiste que je suis rappelle que ce ne sont pas les mêmes molécules qui sont impliquées dans les deux phénomènes : le dioxyde de carbone est le principal responsable de l'amplification de l'effet de serre – phénomène naturel –, tandis que les oxydes d'azote et les particules fines sont les polluants majeurs de l'air que nous respirons. Ce sont néanmoins deux phénomènes à combattre simultanément, car ils menacent notre santé, ici et maintenant, pour ce qui est de la pollution de l'air, et ils menacent l'habitabilité de certaines régions du monde, à terme, dans le cas du changement climatique.

La feuille de route est donc claire : nous devons limiter la hausse des températures mondiales bien en dessous de 2 degrés pour reprendre les termes de l'accord de Paris de 2015. Pour ce faire, les pays industrialisés doivent atteindre un objectif de neutralité carbone d'ici avant le milieu du siècle, c'est-à-dire d'ici à trente ans. C'est l'objectif que la France s'appête à se fixer dans le projet de loi relatif à l'énergie et au climat, dont la discussion aura prochainement lieu dans notre assemblée : viser la neutralité carbone à l'horizon 2050, c'est-à-dire ne pas émettre, à cette date, plus de gaz à effet de serre que nos puits de carbone – notamment nos forêts et notre agriculture – sont en mesure d'absorber.

Pour parvenir à ce grand dessein, que, je crois, nous partageons sur tous les bancs, il faudra réduire à néant les émissions de gaz à effet de serre liés à l'utilisation des véhicules terrestres. C'est précisément l'objectif que la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a inscrit à l'article 26 AA du projet de loi : « La France se fixe l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres. »

Pour y parvenir, des objectifs intermédiaires, qui forment autant de points de passage, ont été introduits dans le projet de loi, notamment la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040. Dans vingt ans, on ne commercialisera donc plus de véhicules neufs alimentés au diesel ou à l'essence.

Deuxième série d'objectifs : ceux permettant la reconquête de la qualité de l'air. Les derniers chiffres de l'Agence européenne pour l'environnement montrent que la pollution de l'air est responsable d'environ 500 000 décès prématurés par an en Europe. En France, les dernières études, publiées en mars dernier, font état de plus de 60 000 décès prématurés dus à la pollution de l'air chaque année. Il s'agit donc d'un enjeu de santé publique majeur. Plusieurs zones de notre pays dépassent régulièrement les normes européennes de qualité de l'air : des procédures sont en cours contre la France devant la Cour de justice de l'Union européenne, pour dépassement, dans treize zones, des valeurs limites de concentration moyenne d'oxydes d'azote ou de particules fines. Il y a urgence à agir, afin de préserver la santé de nos concitoyens.

Les objectifs sont donc clairs : perspective de décarbonation complète des transports terrestres en 2050 et respect dès que possible des normes de qualité de l'air. Mais comment les atteindre ? C'est la seconde question, à laquelle ce projet de loi nous invite à répondre. Pour cela, il propose de nombreuses mesures, qui constituent un ensemble, dans lequel je distinguerai cinq orientations principales.

Premièrement, la promotion des mobilités actives, qui présentent le triple avantage de ne pas émettre de gaz à effet de serre, de ne pas générer de polluants de proximité

et d'être bénéfiques pour la santé de celles et ceux qui les pratiquent. C'est pourquoi nous avons renforcé, en commission, cette orientation déjà substantiellement présente dans le texte initial du Gouvernement, qui vise à traduire dans la loi certaines mesures annoncées dans le cadre du plan vélo présenté en septembre 2018.

Deuxièmement, la promotion de l'intermodalité. Par la création de stationnements sécurisés pour les vélos ou la lutte contre les vols, il s'agit de lever les obstacles à l'usage du vélo. Nous avons également introduit, en commission, l'obligation de faire figurer, dans les publicités pour les véhicules terrestres à moteur, un message visant à promouvoir les mobilités actives et partagées. De nouvelles avancées seront en outre discutées en séance, notamment pour généraliser la construction d'aménagements cyclables.

La promotion des mobilités actives et partagées nécessite également que nos concitoyens aient les moyens financiers pour s'en saisir. C'est l'esprit du forfait mobilités durables, qui figure à l'article 26 du projet de loi : il doit à la fois inciter aux mobilités actives et partagées, et aider nos concitoyens à financer leurs déplacements quotidiens.

Nous avons fait le choix, en commission, de laisser le temps aux partenaires sociaux de parvenir à un accord sur la question des déplacements domicile-travail. C'est désormais en bonne voie, et je remercie nos collègues de tous les bancs qui ont accepté de retirer leurs amendements en commission pour laisser le temps nécessaire à ces discussions. Je suis persuadé – et cela semble largement partagé parmi vous – que la question de la mobilité doit être mise au cœur du dialogue social dans les entreprises ; c'est le sens d'un des amendements que j'ai déposés.

Le forfait mobilités durables constituera, je l'espère, une avancée offrant à nos concitoyens le pouvoir d'achat nécessaire pour faire face aux déplacements du quotidien et développer la pratique du covoiturage et des mobilités actives. Au regard du nombre et de la richesse des amendements déposés sur le sujet, j'imagine que nous en débattons de manière approfondie.

Troisièmement, la promotion des véhicules à faibles émissions. En commission, nous avons adopté des dispositions importantes visant à verdir les flottes des grandes entreprises – celles qui comptent et utilisent plus de cent véhicules –, avec une trajectoire progressive et ambitieuse qui doit permettre d'aboutir à un taux minimum de 50 % de véhicules à faibles émissions en 2030. En séance publique, nous proposerons d'aller plus loin, en faisant également porter des obligations sur les taxis et les VTC affiliés à des centrales de réservation, et en alourdissant les obligations pesant sur les flottes publiques, afin que la puissance publique se montre exemplaire en la matière, conformément aux engagements européens. Pour nous assurer du respect de ces obligations, nous proposerons l'instauration d'un mécanisme transparent de publication annuelle des résultats.

La généralisation progressive des véhicules à faibles émissions implique également de lever les freins à leur utilisation ; je pense en particulier au manque d'infrastructures de recharge, qui constitue une limite importante à leur déploiement. Quatrièmement, il s'agit justement de les développer, que ce soit par le pré-équipement des bâtiments neufs ou par l'équipement des parkings des bâtiments non résidentiels existants. Là encore, je proposerai de renforcer cette logique, en améliorant le droit à la prise et en créant ce que l'on pourrait qualifier de « droit collectif à la prise ». Nous inciterons par ailleurs les collectivités à se doter de schémas de déploiement des infrastructures de recharge.

Enfin, nous avons renforcé, en commission, les dispositions du projet de loi relatives à la lutte contre la pollution de proximité. C'est un sujet qui me tient particulièrement à cœur en tant que président du Conseil national de l'air, et je me réjouis que le Gouvernement ait saisi l'occasion de ce texte pour renforcer le dispositif de lutte contre la pollution, en particulier en créant des plans d'action en faveur de la qualité de l'air et en crédibilisant le dispositif des zones à faibles émissions.

Si la lutte contre la pollution est pertinente dans le secteur des transports, elle ne saurait cependant s'y réduire. C'est pourquoi j'ai proposé, en commission, de préciser que les zones à faible émission doivent, pour être tout à fait rigoureux, être qualifiées de « zones à faibles émissions mobilité ». En effet, elles ne doivent pas occulter l'action nécessaire dans les autres secteurs émetteurs. Ces dispositions doivent nous inciter à adopter une démarche transversale en matière de lutte contre la pollution de l'air, appuyée sur le travail exemplaire des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. Cette pollution concerne chacune et chacun d'entre nous car, par sa constance et son ampleur, elle représente un véritable fléau sanitaire, contre lequel il nous faut lutter pour nous donner la possibilité de respirer un air qui ne nuise pas à notre santé.

Je tiens à souligner que le texte adopté par la commission constitue une base de travail qui doit être encore renforcée. C'est le sens des discussions que j'ai eues, ces derniers jours, avec les équipes de Mme la ministre et plusieurs d'entre vous, afin de faire fructifier les idées présentées en commission qui semblaient aller dans le bon sens mais dont la rédaction était néanmoins encore perfectible.

Nous aurons donc à discuter ensemble de sujets importants, qui vont orienter nos politiques publiques pour les années à venir. Se fixer un horizon, comme je l'ai indiqué au début de mon propos, et se donner les moyens de progresser dans sa direction, sont les deux objectifs que nous devons poursuivre dans les jours à venir. L'un ne peut pas aller sans l'autre si l'on souhaite, comme l'écrivait Jules Renard, que « l'horizon soit plus près ce soir que ce matin ». (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

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

**Mme Béragère Abba,** rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Trente-sept ans : il y a près de trente-sept ans, la loi d'orientation des transports intérieurs affirmait un droit au transport, devant permettre de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, ainsi que de coût pour la collectivité.

Si la LOTI a longtemps fait référence, les modes de vie et le contexte ont changé. Victimes de plusieurs décennies de grands projets, au détriment de l'entretien des réseaux secondaires capillaires, nos politiques publiques de transport se sont perdues en chemin. Les dernières décennies furent celles des grandes annonces et des projets non financés, celles du sous-investissement dans les infrastructures, trop souvent celles des politiques encourageant le tout-voiture.

Les Français aspirent désormais à des modes de transport moins coûteux et plus sobres en temps, en énergie et en carbone. Il nous faut répondre aux urgences climatiques et de santé publique, aux enjeux géostratégiques de souveraineté énergétique et préparer l'avenir en matière de mobilité.

Nous héritons de fait d'infrastructures dégradées nécessitant un effort considérable de remise à niveau. La voiture individuelle demeure indispensable à beaucoup de nos concitoyens, dépourvus à ce jour d'autre solution, et ce sont leurs difficultés, notamment lorsqu'ils vivent dans des territoires ruraux, que l'on a vu s'exprimer avec force dans le mouvement social que notre pays vient de traverser.

À ces difficultés, la loi d'orientation des mobilités apporte des réponses. Dès 2017, les Assises nationales de la mobilité puis les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures ont permis une large concertation. Nous changeons ici radicalement de paradigme, en nous détachant d'une vision centrée sur les grandes infrastructures au profit de celles du quotidien, au plus près des besoins des Français et des territoires.

Le titre I<sup>er</sup> A du projet de loi – initialement titre IV – établit la programmation des investissements de l'État dans les transports pour les dix prochaines années, le rapport annexé déclinant cette stratégie.

En nous donnant une visibilité pluriannuelle sur la politique des transports et en orientant les investissements vers l'amélioration de la mobilité des personnes et l'optimisation des transports de marchandises, le titre I<sup>er</sup> A de la loi d'orientation des mobilités se fixe quatre grands objectifs : réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité des zones enclavées et des territoires mal connectés aux grandes agglomérations ; concentrer nos efforts sur les déplacements du quotidien, en améliorant la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ; accélérer la transition énergétique en favorisant le rééquilibrage modal vers les transports les moins polluants ; améliorer enfin l'efficacité des transports de marchandises, en facilitant le report modal.

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

Vous l'aurez compris, nous sommes ici face à deux grands enjeux : celui du maillage du territoire et de ses réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, comme du développement des nouvelles mobilités et des modes actifs ; celui – non des moindres – du financement de cette programmation et des moyens qui lui seront alloués.

Installé en 2017 lors des Assises de la mobilité, avec pour mission de proposer au Gouvernement une stratégie en matière d'investissements, le Conseil d'orientation des infrastructures, comme la commission mobilité 21 avant lui, a su dresser l'état des lieux et prioriser les besoins. L'article 1<sup>er</sup> C pérennise cette instance d'expertise et de proposition, qui veillera à l'exécution des objectifs du présent projet de loi, grâce notamment aux parlementaires qui y siègeront.

Le rapport annexé confirme l'objectif d'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux, rappelant le choix du Gouvernement de se fonder sur le scénario 2 défini par le Conseil d'orientation des infrastructures – le COI – dans son rapport de janvier 2018. Ce scénario privilégie la mise en œuvre des priorités de restauration et de modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien pendant une dizaine d'années à un niveau d'ambition élevé, en rupture avec les pratiques antérieures, centrées, on l'a vu, sur les grands projets.

Au Sénat, puis à l'Assemblée nationale lors de l'examen du texte en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, les velléités d'allonger la liste des projets prioritaires ou d'inscrire certains projets particuliers dans la loi ont été contenues. Je m'en félicite car les travaux du COI sont le fruit de mois voire d'années d'observation et d'analyse fine du réseau national et des besoins d'infrastructures. Aussi, sans trahir le suspense, j'émettrai un avis défavorable sur tout amendement qui fragiliserait ces équilibres.

Vient également la question du financement de cette programmation et de la trajectoire des dépenses de l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. L'effort conséquent d'investissement de l'État dans les transports – près de 28 milliards d'euros sur dix ans – appelle une sécurisation des ressources affectées à l'AFITF et des recettes complémentaires.

Nous partageons, je crois, la volonté d'aboutir à des orientations claires en matière de financement des infrastructures et que rendez-vous soit pris pour les lois de finances. Les événements récents, lorsque les recettes des amendes radar affectées à l'Agence ont connu une baisse brutale, nous l'ont durement rappelé : certaines composantes des ressources de l'AFITF sont bien trop incertaines. Nous serons, comme nos collègues sénateurs, attachés à la pérennité des ressources de l'AFITF et attentifs à la sincérité du financement de cette programmation. C'est la raison pour laquelle nous poursuivrons dès aujourd'hui avec le Gouvernement nos réflexions sur les moyens de consolider et d'augmenter ses recettes.

Le Sénat a d'ailleurs proposé, comme première base, le principe de l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de la TICPE de 2 centimes d'euro par litre sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, instaurée par la loi de finances de 2015, qui compensait l'abandon de l'écotaxe. Plusieurs amendements discutés en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire ont également permis d'avancer dans ce domaine. D'ores et déjà, sur proposition de votre rapporteur, nous avons adopté le principe du versement à l'AFITF du surplus de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac ». Cette disposition, d'une portée financière non négligeable puisqu'elle devrait permettre de dégager 30 millions à 50 millions d'euros par an, revêt surtout une portée symbolique forte puisque nous marquons la participation du secteur aérien, à fort impact environnemental, au financement des infrastructures et au développement des mobilités propres.

Au-delà, certaines mesures dépendent, nous le savons, de décisions prises au niveau européen et d'accords internationaux. Le Président de la République a souhaité que la France soit en pointe sur ces sujets et mène une action résolue. Nous aurons, dans ce cadre, à évoquer des dispositions relatives notamment au transport aérien.

En conclusion, sur ce titre du projet de loi et son rapport annexé, les modifications apportées par le Sénat me semblent traduire une adhésion globale quant aux objectifs, même si la Haute Assemblée a souhaité en modifier par endroits l'ordre et la formulation. Ces évolutions montrent que chacun a su s'affranchir des postures – ce dont je me félicite – et travailler en se fondant sur des priorités communes qui doivent, sur le fond, pouvoir faire consensus. C'est d'ailleurs le sentiment qui ressort des nombreuses auditions que j'ai menées avec les acteurs de la mobilité. Permettez-moi de saluer ici la concertation menée par Mme la ministre avec les exécutifs locaux, notamment les présidents de régions, qui a permis de dégager des diagnostics et des priorités partagés.

Par le passé, les politiques de transports se sont beaucoup trop souvent traduites par des renoncements et des échecs. Ce texte, par son pragmatisme et son volontarisme, constitue un atout majeur pour réussir une politique de mobilité proche du quotidien de nos concitoyens. C'est un acte politique inédit et fort que celui de soumettre pour la première fois au Parlement une programmation des investissements dans les transports. Après les échanges très riches qui ont eu lieu en commission, c'est en toute confiance et avec un certain enthousiasme que je m'engage avec vous dans l'examen de ce texte. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

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

**Mme Zivka Park, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Le mouvement social qui a bouleversé notre pays ces derniers mois trouve incontestablement en partie ses racines dans le sentiment qu'éprouvent nos concitoyens de vivre sur des territoires périphériques coupés des métropoles. La cherté des logements les exclut des métropoles dynamiques où se concentrent la création de richesses et la croissance économique. L'accès à l'emploi, à la formation et à la culture leur est de plus en plus compliqué. Nous devons, en somme, répondre à une fracture territoriale qui s'est aggravée ces dernières décennies.

Le projet de loi d'orientation des mobilités que le Gouvernement soumet à notre assemblée est l'une des réponses à ces fractures qui minent la cohésion des territoires. Il s'agit d'améliorer concrètement les déplacements du quotidien, pour tous nos concitoyens, sur tous les territoires. Nous nous félicitons de la qualité du travail de concertation qui a été conduit en amont de la présentation de ce texte à l'Assemblée et des débats constructifs qui se sont tenus en commission. Les Assises de la mobilité ont été un temps d'échange et de dialogue avec les acteurs des mobilités, rassemblant notamment les exploitants, les élus des territoires, les employeurs et les usagers.

Ce projet de loi engage une transformation profonde des mobilités, comme tous mes collègues rapporteurs ont pu l'exprimer en évoquant les titres sur lesquels ils ont compétence. Ce texte met en place des instruments dont les collectivités territoriales devront se saisir pour être à même de mieux gérer les mobilités de leurs administrés. Elle accompagne par ailleurs la transformation numérique à l'œuvre dans le domaine des mobilités, qui a été plus rapide que les pouvoirs publics. L'idée de ce projet de loi est d'ouvrir, de simplifier la gestion des mobilités afin de permettre de créer de nouvelles opportunités pour les usagers selon leur territoire et en adéquation avec des attentes et des comportements en constante évolution.

Tout cela ne peut néanmoins se faire sans une prise en considération essentielle de l'enjeu de la transition écologique. Le développement de mobilités propres est en effet une exigence de nos concitoyens.

Plus spécifiquement, le titre V que je rapporte introduit des mesures diverses couvrant l'ensemble des mobilités, aussi bien celles des personnes que celles des marchandises, et portant sur les modes terrestre, ferroviaire, fluvial et maritime. Il met en avant plusieurs objectifs : le renforcement de la sécurité des mobilités et de la sûreté dans les réseaux de transports terrestres collectifs ; l'amélioration de la compétitivité du transport de fret maritime et fluvial ; la mise en place des outils de financement et de modernisation.

La sécurité des Français dans les mobilités du quotidien constitue une préoccupation majeure du projet de loi, notamment au travers de mesures visant à renforcer le dispositif de sanctions contre les infractions aux règles de la sécurité routière. D'autres mesures spécifiques visent à sécuriser les itinéraires des usagers de la route, notamment après des faits divers dramatiques en lien avec le franchissement des passages à niveau. Le rapport de notre collègue Laurence Gayte a alimenté un certain nombre de mesures en la matière ; je tenais à saluer la qualité de son travail.

Certaines des mesures de sécurité routière que nous aurons l'occasion d'examiner ensemble ont suscité des débats au Sénat. Nos collègues sénateurs ont souhaité voir quelques assouplissements, voire la suppression de nouveaux dispositifs. Néanmoins, en commission, la lutte contre l'alcool et la prise de stupéfiants a été réaffirmée comme une priorité de la sécurité routière, ce qui a conduit à rétablir des mesures de lutte efficace contre des comportements augmentant le risque d'accidents de la circulation.

Cela dit, agir en faveur de la sécurité de nos mobilités, c'est aussi agir en amont. Le texte met en place des conditions plus favorables pour le bon apprentissage de la conduite et l'accès au permis de conduire, notamment sur la base des recommandations du rapport de notre collègue Frédérique Dumas. La sécurité routière, c'est aussi, comme nous le proposons, le renforcement des dispositifs de prévention.

Au-delà de l'enjeu de la sécurité des mobilités, le titre V opère l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la RATP, avec un volet social important. En application du droit européen, la mise en concurrence de l'exploitation des réseaux de la RATP est prévue à compter de la fin 2024 pour le mode bus, de la fin 2029 pour le mode tramway et de la fin 2039 pour les modes métro et RER.

Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des services de transport public par autobus dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025, le projet de loi entend établir une convergence des conditions d'intervention des différents opérateurs du secteur. Cette mise en concurrence soulève les questions d'un nouveau cadre légal spécifique, des modalités du transfert des contrats de travail des salariés ainsi que de la portabilité de certains droits issus du statut. Il s'agit de mettre en œuvre les conditions de la réussite de ce transfert afin qu'il se déroule dans les meilleures conditions, et de garantir la continuité du service public pour les usagers. Le projet de loi prévoit ainsi, en cas de changement d'opérateur, le transfert au nouvel employeur des contrats de travail des salariés. Par ailleurs, la poursuite des contrats s'accompagnera du transfert de garanties sociales de haut niveau.

Les travaux de la commission ont permis des avancées, notamment sur les points suivants : la détermination des conséquences du refus du transfert ; les modalités relatives à l'indemnité de licenciement versée en cas de refus de transfert ; la mise en place d'un dispositif de procédure de transfert automatique des contrats de travail en cas de changement d'exploitant, qui s'appliquera partout en France, notamment aux personnels d'OPTILE – l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France – dans la grande couronne. Dans tous les cas, l'enjeu est de garantir la continuité du service public pour les usagers.

Avec l'ouverture à la concurrence des transports en Île-de-France, la sûreté est un enjeu pour la cohérence du dispositif. Il importe d'assurer un niveau élevé de sûreté des personnes et des biens. Avec le développement du Grand Paris, dont la RATP est gestionnaire d'infrastructures, quatre lignes,

200 kilomètres de voies et soixante nouvelles gares viendront s'ajouter au réseau francilien, déjà à forte densité. Le projet de loi propose de confier l'ensemble du réseau métropolitain à un service de sûreté unifié et harmonisé, le GPSR, Groupe de protection et de sécurité des réseaux. Le texte s'attache à fixer et assurer un haut niveau de sûreté pour les voyageurs, et à éviter les risques d'une fragmentation entre plusieurs acteurs de la gestion de la sûreté.

Concernant les mesures de simplification visant à améliorer la compétitivité du transport maritime, fluvial et ferroviaire, il s'agit de permettre aux acteurs du secteur, notamment aux grands ports maritimes, d'opérer dans un cadre juridique stable et de faire évoluer et moderniser un certain nombre de mesures liées à la navigation maritime et à la navigation fluviale, notamment en matière de sécurité. En outre, la circulation des marchandises s'intensifiant, le projet de loi promeut le recours à des modes de transports de marchandises plus respectueux de l'environnement, notamment en instituant une stratégie pour le développement du fret ferroviaire.

Vous l'aurez compris, ouvrir, simplifier et moderniser sont les maîtres mots du titre que j'ai l'honneur de rapporter, mais c'est aussi l'esprit général du projet de loi d'orientation des mobilités. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

**M. le président.** La parole est à M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

**M. Damien Adam, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** La commission des affaires économiques est très heureuse d'avoir pu travailler sur ce texte fondateur qu'est le projet de loi d'orientation des mobilités, pour faire émerger des solutions de mobilités plus propres, plus efficaces et plus accessibles, afin de développer de réelles alternatives à la voiture individuelle thermique. En tant que rapporteur, je reste cependant attaché à compléter certaines mesures, pour accélérer encore le déploiement du véhicule propre tout en améliorant la compétitivité de notre industrie.

Tout d'abord, j'ai la conviction que l'installation de bornes de recharge électrique peut être davantage encouragée et facilitée. Pour le développement de la mobilité électrique, l'accès à une borne de recharge est, à l'évidence, essentiel. S'il est assez facile de faire installer une borne chez soi lorsque l'on vit en maison individuelle, il est aujourd'hui extrêmement compliqué pour une personne vivant en copropriété de bénéficier de ce qu'on appelle le « droit à la prise ». Trop compliqué et bien trop long, le droit actuel prévoit un délai maximal de dix-huit mois entre la demande initiale d'un locataire et la réponse du syndic. Ce délai et la procédure à suivre sont incompatibles avec l'achat d'un véhicule électrique. Les copropriétés représentent pourtant 8,4 millions de logements, soit 21 % du parc immobilier. Elles sont un enjeu majeur pour l'implantation de points de charge électrique et, en conséquence, le développement des véhicules électriques. Le texte que nous examinons prévoit des avancées importantes pour réduire les délais du droit à la prise. Je considère toutefois que nous devons aller plus loin encore. C'est pourquoi je vous proposerai un amendement visant à réduire le délai de réponse du syndic à trois mois, en précisant la procédure à suivre.

**M. Damien Adam.** Par ailleurs, l'application actuelle du droit à la prise est susceptible de créer des inégalités entre les occupants d'un même immeuble collectif. Au-delà de deux ou trois emplacements équipés par des bornes de recharge, le système électrique commun de l'immeuble doit en effet être adapté pour augmenter sa puissance. Si les premiers occupants n'ont qu'à assumer les coûts consis-

tant à tirer un câble et à brancher leur prise au tableau électrique, les copropriétaires suivants se heurteront à la difficulté de devoir revoir l'ensemble du système électrique à un coût bien supérieur et ne pourront donc pas exercer leur droit individuel à la prise. Mon intime conviction, c'est que l'installation d'infrastructures collectives dans les parkings pour l'ensemble des copropriétés est inévitable à long terme, afin de permettre le développement des véhicules électriques pour tous et de garantir l'égalité entre les citoyens.

Les mesures du texte ne se limitent cependant pas à la mobilité électrique, qui ne peut encore couvrir l'ensemble des usages. Saisie au fond de l'article 25, la commission des affaires économiques a examiné les mesures de soutien au gaz naturel pour véhicules dits « GNV » et « BioGNV », énergie de transition et de niche particulièrement adaptée aux poids lourds, aux autobus et aux véhicules industriels. Comme pour le véhicule électrique, le développement du gaz et du biogaz dans les transports passera par la réalisation, dans les prochaines années, d'un réseau de stations d'avitaillement adapté. Parce qu'il est parfois difficile de relier les lieux de production de biogaz au réseau, le texte permettra d'attribuer un complément de rémunération aux agriculteurs producteurs de biogaz, contraints de transporter leur production par eux-mêmes dans les stations. Je proposerai notamment un amendement pour sécuriser ces compléments de rémunération, en supprimant la possibilité de modifier les contrats de rémunération en cours, afin d'éviter toute incertitude concernant leurs revenus.

Par ailleurs, le Sénat a souhaité introduire de nouvelles obligations pour le verdissement des flottes d'entreprises. Ces dispositions ont reçu le plein soutien de la commission des affaires économiques car les flottes d'entreprises jouent un rôle de locomotive dans le marché automobile. Je vous proposerai à nouveau d'assortir ces obligations d'un mécanisme de sanctions et de suivi public, inspiré du principe *name and shame*. Ce mécanisme me semble indispensable au respect de ces nouvelles obligations ; sans sanction prévue dans la loi, ces dernières risqueraient en effet de ne demeurer que théoriques.

Enfin, je me félicite de l'inscription dans le texte de l'objectif de la fin de vente des véhicules 100 % essence et diesel à l'horizon 2040. Parce que cet horizon, pour être crédible, doit s'accompagner d'objectifs intermédiaires vérifiables, je vous proposerai de reprendre celui d'atteindre, en 2022, un nombre de ventes de véhicules neufs à très faibles émissions au moins cinq fois supérieur au nombre de ventes constatées en 2017.

Je conclurai par un clin d'œil, en évoquant une mobilité qui se contente d'énergie entièrement renouvelable et inépuisable : le voilier, trop rare dans notre pays. Nous avons la chance d'accueillir à Rouen, du 6 au 16 juin, l'Armada, le plus grand rassemblement de voiliers au monde.

**M. Jimmy Pahun.** Très bien !

**M. Damien Adam.** Je vous invite chaleureusement à venir à cette grande fête populaire, vous mêler aux 5 000 marins venus du monde entier et aux 6 millions de visiteurs attendus pour admirer les plus beaux navires civils et militaires du monde, comme le *Belem*, le *Marité*, le *Thémis*, ou encore *l'Hermione*, que nous connaissons tous. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

**Mme Anne-Laure Cattelot**, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. En examinant le projet de loi d'orientation des mobilités – LOM –, la commission des finances s'est assurée de la cohérence et de la lisibilité entre, d'une part, les politiques que nous menons dans le domaine des infrastructures et des services de transports, et, d'autre part, nos orientations budgétaires et fiscales. Avec la LOM, la politique de l'État gagnera en crédibilité, grâce à la visibilité pluriannuelle de la programmation pour caler les projets en fonction des ressources disponibles, fiables et crédibles. Nous évitons tout surcoût lié au vieillissement des réseaux, quasi obsolètes par endroits, nous donnons de la visibilité et de la fiabilité aux acteurs du BTP et aux collectivités territoriales partenaires, et nous évitons les coups d'arrêt dans les projets.

Cette programmation est le fruit du travail exigeant et dont la qualité est reconnue de tous, réalisé par le Conseil d'orientation des infrastructures, pour séquencer et hiérarchiser les projets destinés à améliorer la mobilité au quotidien des Français et consolider la mise en œuvre de nouveaux grands projets.

Les partenaires nous garantissent leur engagement. Ainsi, SNCF Réseau modernisera les sillons et les gares, et il investira également dans de nouvelles techniques d'exploitation. Nous dégageons également les moyens nécessaires pour intensifier la régénération du réseau routier national non concédé. Cette programmation est le contraire d'une liste de projets qui rendrait rapidement la loi obsolète.

La commission des finances a renforcé cette orientation en invitant au maillage européen des TET – les trains d'équilibre du territoire – et des trains de nuit.

À mon initiative, elle a également invité à améliorer l'accès des plus petites collectivités aux appels à projets financés par l'État.

De même, à l'initiative du rapporteur général, Joël Giraud, elle a cherché à faciliter les investissements à l'interface des réseaux routiers concédés et non concédés.

Ces choix stratégiques se fondent sur des engagements financiers inédits du Gouvernement, avec une hausse de 40 % des dépenses opérationnelles de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Concrètement, ce seront des euros sonnants et trébuchants en plus pour nos territoires. Ainsi, les ressources 2019 de l'AFITF supplémentaires s'élèvent à 2,5 milliards d'euros, soit un quart de plus que son budget de 2016, qui était de 1,8 milliard d'euros. Par conséquent, la situation s'assainit ; je pense que nous sommes sur la bonne voie.

À partir de 2020, il faudra attribuer à l'Agence 500 millions d'euros de plus pour approcher les 3 milliards de dépenses. En 2018, l'effondrement des recettes tirées du compte d'affectation spéciale « radars », du fait des dégradations occasionnées en marge du mouvement des gilets jaunes, a provoqué une perte de 200 millions d'euros pour l'Agence, dernière affectataire de ce compte et seule à en subir les conséquences. La commission des finances a précisé que ce manque à gagner pourra être rattrapé tout au long de la programmation, l'essentiel étant de réunir les 13,7 milliards d'euros au bout des cinq ans.

Dès la prochaine loi de finances, nous devons ainsi dédier à l'AFITF de nouvelles ressources pérennes, à la hauteur de la programmation financière de la LOM. Il faudra ensuite détailler clairement, auprès de la représentation nationale, l'exécution entre les crédits budgétaires du programme « Infrastructures et services de transports » et les dépenses

de l'AFITF. En effet, l'Agence est principalement une caisse, dont une grande partie des dépenses revient au budget général par la voie de fonds de concours, ce qui pose parfois des problèmes de lisibilité. La commission des finances a adopté un amendement en ce sens.

En second lieu, la commission des finances a examiné l'enjeu des ressources des autorités organisatrices de la mobilité. Elle a plaidé pour la stabilité du périmètre du versement transport, renommé « versement mobilité », ou VM, car il s'agit d'un impôt de production qu'il faut modifier avec la plus grande prudence. Elle a voulu rétablir le lien, fragilisé par le Sénat, entre le VM et le financement d'au moins un service régulier de transport public de personnes, ce qui n'interdit pas d'utiliser ces recettes pour financer d'autres services de mobilité.

Cependant, le versement mobilité ne paraît pas être une source de financement adaptée aux zones les moins denses, même sous la forme du versement mobilité interstitiel proposé par le Sénat, que nous jugeons complexe à mettre en œuvre.

Nous devons définir de nouveaux leviers pour financer des politiques de mobilité adaptées à nos territoires, si variés dans la ruralité, comme le transport à la demande ou les mobilités partagées. C'est essentiel pour lutter contre les inégalités sociales et territoriales.

Le Sénat a proposé d'affecter directement aux autorités organisatrices une part de la TICPE, ce qui est contraire à la LOLF. La commission des finances se devait par conséquent de supprimer cette affectation irrégulière.

Il reviendra au Gouvernement, lors de l'examen du PLF, de définir de nouvelles recettes, qui pourraient s'inscrire dans le cadre de la réforme globale de la fiscalité locale et passer, le cas échéant, soit par un mécanisme de dotation, assurant une contribution de l'État mais aussi une péréquation entre collectivités, soit par une décentralisation d'une part complémentaire de TICPE.

Je conclurai en saluant les nouvelles perspectives offertes à notre système de voies navigables, essentielles pour rendre nos bassins industriels et nos ports plus compétitifs, et pour atteindre nos objectifs de transition écologique, grâce au report modal vers la voie d'eau.

Je me félicite en outre de l'amendement déposé par le Gouvernement pour transférer directement le pilotage de la société de projet du canal Seine-Nord Europe aux collectivités territoriales impliquées, méthode préférable à celle des ordonnances. Sont ainsi satisfaits les objectifs de trois amendements adoptés, à mon initiative, par la commission des finances, pour sécuriser les financements européens massifs attendus dans le cadre de ce projet structurant.

Ce projet de loi constitue un bel outil pour aider les Français dans leurs déplacements quotidiens et rendre plus durable la mobilité des personnes et des marchandises dans notre beau pays. Félicitations, madame la ministre! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

**M. Guillaume Vuilletet**, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. En parlant de mobilité plutôt que de transport, nous intégrons la notion de déplacements dans l'ensemble des facettes de la République. Au

travers de la mobilité, nous aborderons également les sujets de l'aménagement du territoire, de l'accès aux soins, aux services publics, à l'emploi, du lien entre l'emploi et le logement. Nous évoquerons ainsi tous les éléments du quotidien de nos concitoyens, au-delà des aspects techniques qui ont très longtemps gouverné les politiques que menées en ce domaine.

La mobilité est un élément fondamental de notre vie quotidienne. Elle est l'une des principales revendications à avoir émergé du grand débat national, au travers de critiques peu amènes à l'égard des politiques publiques. Les attentes sont fortes. Pour y répondre, ce projet de loi porte une ambition claire : permettre à chacun de se déplacer, sans entrave liée à des inégalités entre les territoires, à une précarité sociale ou à une situation de handicap.

Ces enjeux intéressent directement la commission des lois, qui s'est saisie pour avis du titre I<sup>er</sup>. Celui-ci vise d'abord à mettre un terme aux zones blanches de la mobilité. Dans trop de territoires, les collectivités éprouvent des difficultés à mettre en œuvre leur compétence d'organisation de la mobilité, notamment par manque de capacités d'ingénierie. Il est donc primordial d'identifier l'échelle pertinente d'intervention et de laisser émerger, dans chaque territoire, la solution la plus pertinente.

Au niveau local, l'article 1<sup>er</sup> prévoit la compétence des intercommunalités volontaires ou, à défaut, de la région, à titre subsidiaire, afin de couvrir complètement le territoire. La cohérence des solutions mises en œuvre localement sera garantie par la région à l'échelle de bassins de mobilité, dont elle aura la responsabilité de définir les périmètres.

Deuxièmement, le titre I<sup>er</sup> permet par ailleurs aux autorités organisatrices de se saisir des opportunités que représentent les nouvelles formes de mobilité, souvent innovantes, notamment actives et partagées. Si ces dernières nécessitent une régulation par le législateur et les autorités locales, elles constituent aussi une chance pour certains territoires qui demeurent à l'écart des grands réseaux de transport.

En troisième lieu, le titre I<sup>er</sup> s'attache à permettre aux autorités compétentes de promouvoir une mobilité plus solidaire, pour rapprocher les publics vulnérables des services de mobilité.

Ces dispositifs sont le fruit d'une méthode : les Assises nationales de la mobilité, qui ont permis à l'ensemble des acteurs des mobilités de formuler des propositions et de participer au débat. Ce dialogue a été salué par l'ensemble des parties prenantes.

Beaucoup des solutions retenues en matière de gouvernance résultent d'un esprit de consensus, auquel l'examen du texte par nos collègues sénateurs n'a pas fait exception, dans l'ensemble. Le travail de la commission des lois s'inscrit dans le même esprit, en lien avec la commission saisie au fond.

J'approuve les dispositions qui fédèrent les différents acteurs des mobilités en conciliant des objectifs qui tiennent tant à la promotion de solutions de mobilité dans tous les territoires qu'à la transition écologique et au report modal vers les mobilités les moins polluantes.

La mise en œuvre par les autorités organisatrices de la mobilité des facultés ouvertes par ce projet de loi devra être assurée sans rupture territoriale, liée notamment aux limites administratives. Notre pays a connu de nombreuses réorganisations des territoires concernant les régions et les intercommunalités ou liées à l'émergence des métropoles. C'est un héritage complexe qui se marie parfois difficilement

avec une définition ajustée des bassins de vie et donc des territoires de mobilité. Des aménagements sont souhaitables, à cet égard, pour favoriser la fluidité des solutions de mobilité au-delà des frontières administratives.

La production et l'analyse des données relatives à l'économie des mobilités constituent un autre sujet de vigilance. Du point de vue de la gouvernance, les missions des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux méritent sans doute d'être renforcées. L'ensemble des acteurs concernés d'un bassin de mobilité doivent en outre pouvoir être consultés, à certaines occasions, en dehors du cadre posé par les comités des partenaires.

Le droit au transport, élargi en un droit à la mobilité, nous autorisera, au nom de la commission des lois, à vous présenter plusieurs amendements. Cette mobilité participe activement à l'aménagement du territoire, à la définition même de la prochaine organisation de nos territoires. Voilà pourquoi nous souhaitons un examen attentif de ce texte, afin que vous disposiez, madame la ministre, d'un outil adapté à la conduite des politiques publiques. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Monica Michel, rapporteure d'information de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation.

**Mme Monica Michel.** Le projet de loi d'orientation des mobilités est – faut-il le rappeler ? – le fruit d'un important travail effectué en amont. Je tiens vraiment à saluer la méthode exemplaire déployée par la ministre, Mme Élisabeth Borne, dans le cadre de l'élaboration de ce texte. Les associations d'élus locaux y ont largement participé et leurs avis ont été pris en compte, je m'en réjouis.

L'ambition de ce texte en direction des collectivités territoriales peut se résumer en trois grands principes : couverture de l'ensemble du territoire ; ouverture des données sur les déplacements et la circulation ; moins de voitures et autres véhicules émetteurs de polluants atmosphériques.

Le premier enjeu consiste à combler les zones blanches de la mobilité, estimées à 80 % du territoire, en instaurant le maillage territorial le plus fin et le plus développé possible.

Le deuxième enjeu porte sur la collecte et l'ouverture des données de déplacement permettant le développement de services numériques de mobilité. Ce sujet, d'une grande complexité technique, recouvre des problématiques très importantes pour les autorités organisatrices de la mobilité que sont les collectivités territoriales.

Le troisième enjeu porte sur la nécessité de restreindre les émissions carbonées.

Après l'important travail effectué par le Sénat, l'examen du projet de loi en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a permis d'apporter de nombreuses précisions.

Ainsi, au titre I<sup>er</sup>, en cas de prise par une région de la compétence d'AOM, les communes, qui ne seront plus AOM, pourront toutefois continuer de prélever le versement mobilité pour maintenir les services de transport préexistants qu'elles ont organisés.

La reprise des services régionaux internes au ressort territorial d'une communauté de communes concerne en bloc les services régionaux scolaires, réguliers et à la demande.

Le texte prévoit le libre choix du mode de publicité pour les autorités qui organisent un service de transport essentiellement touristique.

Il clarifie la notion de compensation financière intégrale figurant à l'article 133 de la loi NOTRe – portant nouvelle organisation territoriale de la République –, relatif aux compensations financières entre les départements et les régions.

Il laisse aux membres d'un syndicat mixte la liberté de définir les règles de majorité, afin de disposer d'une gouvernance construite localement et adaptée à la diversité des solutions de mobilité à déployer sur les territoires.

Il supprime la proratisation proposée du versement transport en fonction du temps passé en télétravail, laquelle ne ferait qu'ajouter à la complexité du calcul de ce versement.

Il conditionne l'instauration du versement mobilité à taux plein à l'organisation de services réguliers de transport public de personnes.

En ce qui concerne les contrats opérationnels de mobilité, il associe les gestionnaires de gares et de pôles d'échanges multimodaux présents sur le bassin de mobilité, qui sont des partenaires incontournables pour améliorer concrètement le fonctionnement des nœuds de connexion entre les services de mobilité.

Il rétablit les comités de suivi des dessertes ferroviaires, qui réunissent les associations d'usagers, les associations de personnes handicapées ainsi que des élus des collectivités territoriales concernées.

Quant au changement de terminologie des plans de mobilité rurale, qui deviennent des plans de mobilité simplifiés et peuvent se décliner sur l'ensemble des territoires non soumis à l'obligation d'un plan de mobilité, il regroupe une typologie très large de territoires. Le volet du transport des marchandises est inclus dans ces plans de mobilité simplifiés.

Le PLU – plan local d'urbanisme – pourra définir des règles de stationnement et d'aires de livraisons nécessaires aux futures implantations logistiques, ce qui apportera une sécurité juridique aux collectivités qui souhaitent inscrire des prescriptions spécifiques pour compenser le manque de zones de livraison sur l'espace public.

En revanche, je regrette le choix de revenir sur la réversibilité du transfert de la compétence d'organisation des mobilités fondé sur un accord commun entre la région et la communauté de communes.

Je regrette par ailleurs, s'agissant de la sécurité sur les voies privées, que mon amendement n'ait pas été retenu, alors que nous déplorons des blessés, parfois même des décès.

J'ai déposé en commission une série d'amendements allant dans le sens, à la fois, d'une meilleure accessibilité des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite aux infrastructures de mobilité, et d'une plus grande souplesse de mise en œuvre pour les collectivités territoriales; ces amendements ont été adoptés.

Ainsi, dans les réseaux urbains, les AOM pourront compenser les arrêts en ITA – impossibilité technique avérée – par la mise en accessibilité d'arrêts non prioritaires plutôt que par du transport de substitution.

La palette des solutions à apporter aux obligations de substitution dans le transport routier de personnes sera élargie, à l'image de ce qui est déjà prévu dans le ferré: non seulement du transport de substitution, mais également d'autres mesures de substitution plus simples voire plus légères, notamment d'accompagnement.

Le maillage du territoire communal sera amélioré, en répartissant les emplacements accessibles à l'échelle de la commune, au lieu d'imposer que toute voie soit équipée, et en faisant connaître au grand public et, par conséquent, aux associations représentant les personnes handicapées ou à mobilité réduite, l'état d'avancement de la programmation d'accessibilité des autorités organisatrices responsables de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité programmée.

En ce qui concerne le titre II, les précisions apportées en commission portent, en premier lieu, sur le fait de prévoir la gratuité de la réutilisation des données, en dessous d'un certain niveau ou d'une certaine fréquence.

Surtout, les AOM seront protégés contre les risques de désintermédiation qui résulteraient d'un développement non encadré des services de billetterie multimodale.

Il reste néanmoins, selon moi, certains points à clarifier, comme les modalités de constitution d'une ZFE – zone à faible émission – sur le territoire de la MGP – métropole du grand Paris – pour répondre efficacement aux objectifs de l'article 28.

En conclusion, les collectivités territoriales sont bien les acteurs principaux des multiples enjeux portés par le présent projet de loi. Au nom de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation, je présenterai une série d'amendements visant à renforcer l'effectivité des mesures proposées. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

#### MOTION DE REJET PRÉALABLE

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

La parole est à M. Loïc Prud'homme.

**M. Loïc Prud'homme.** Chaque année, en France, la pollution de l'air nous coûte plus de 100 milliards d'euros et est responsable de 67 000 morts prématurées. Le secteur des transports est, à lui seul, responsable de 30 % des émissions de gaz à effet de serre. Face à une telle situation, que nous pouvons légitimement qualifier de préoccupante, le décalage entre la communication du Gouvernement sur le projet de loi d'orientation des mobilités et la réalité des décisions prises relève de l'irresponsabilité politique.

Une loi qui prétendait révolutionner les mobilités se devait de répondre à deux enjeux préoccupant les Français: arrêter de perdre des heures dans les bouchons, quand leur travail s'éloigne de plus en plus de leur domicile; répondre aux objectifs que la France s'est elle-même fixés en matière de baisse de la consommation d'énergie dans le secteur des transports.

Or le projet de loi n'apporte aucune réponse concrète à ces questions et prouve, une nouvelle fois, la déconnexion complète de votre gouvernement par rapport aux préoccupations quotidiennes de nos concitoyens: 40 % des habitants de ce pays n'ont pas accès aux transports en commun et voient les petites lignes du quotidien fermer les unes après les autres. Or, face à cette relégation spatiale et sociale, vous proposez une vision de la mobilité urbaine et élitiste.

Au cours de la discussion en commission, madame la ministre, vous m'avez assuré que les trois quarts des investissements de l'État en matière de transports se font dans des mobilités propres. Mais le prix Nobel de l'écologie risque de

vous échapper de nouveau car « en même temps », comme vous dites, l'État continue de financer le transport aérien à hauteur de 505 millions d'euros par an. Il convient de le comparer aux 50 petits millions par an, pendant sept ans, du plan vélo, pourtant présenté en grande pompe, soit 0,7 euro par habitant et par an, quatre fois moins que les besoins pour résorber notre retard, et deux fois moins que les recommandations du COI. Si l'État cherche des financements, il peut regarder du côté des niches fiscales sur le kérosène aérien, mais cette question n'est même pas mentionnée dans le projet de loi. Il semblerait que les députés ne soient pas habilités à discuter de l'aérien, alors que ce secteur fait pleinement partie du problème sur lequel nous nous penchons.

Nouveau décalage entre les paroles et les actes, madame la ministre : vous m'assurez investir cinq fois plus dans le rail que dans la route, alors que la programmation des investissements jusqu'à 2027 prévoit le financement d'une pellette de grands projets inutiles : la ligne Lyon-Turin, le canal Seine-Nord Europe et tout un lot de contournements autoroutiers et autres LGV en PPP – partenariats public-privé –, qui coûtent des milliards d'argent public et accélèrent le réchauffement climatique.

Sur les sommes allouées à la remise en état du réseau ferroviaire, vous ne cessez de mettre en avant les 3,6 milliards prévus dans le plan de programmation : à nouveau, l'ampleur du problème ne semble pas avoir été perçue. Des années de politique au service de la LGV et du tout-routier ont laissé notre réseau ferré dans un tel état de délabrement que les sommes annoncées sont bien dérisoires au regard des besoins. Pour la seule région Nouvelle-Aquitaine, 1,1 milliard d'euros sont nécessaires afin de remettre le réseau régional seulement en état et éviter la fermeture de plusieurs lignes menacées.

Au-delà des investissements prévus, qui continuent de paver la voie au désastre écologique, c'est la grande braderie au privé qui se poursuit avec la loi mobilités. Grâce aux infrastructures de transport dont nous disposons dans le pays, nous avons l'opportunité de mettre ce réseau au service du désenclavement social et de la transition écologique tout en ramenant des recettes à l'État. Or c'est le contraire que fait le Gouvernement, en confiant les clés de nos infrastructures stratégiques au privé. Après Aéroports de Paris, vous profitez de ce projet de loi pour ouvrir la porte à une privatisation de certains tronçons routiers : en un mot, la transformation en autoroutes de quelques routes nationales au bénéfice du privé ; c'est un nouveau cadeau fait aux sociétés autoroutières, dont chacun sait combien elles font leur gras sur notre dos.

Face à l'urgence écologique, alors que notre temps est précieux, vous continuez de nous le faire perdre en alimentant à profusion les actionnaires plutôt qu'en luttant contre le réchauffement planétaire. Pour toutes ces raisons, le groupe La France insoumise demande le rejet préalable du projet de loi d'orientation des mobilités, afin de le transformer en un projet de loi d'orientation du transport.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Vous comprendrez que je ne partage pas votre lecture du texte : peut-être n'avez-vous pas suffisamment participé aux travaux en commission pour mesurer l'importance de la réorientation de notre politique d'investissements, dont les priorités sont très claires, notamment en matière d'entretien et de modernisation de nos réseaux, conformément à l'attente de nos concitoyens. Les trois quarts de nos investissements, dans les dix ans qui viennent, iront effectivement au transport ferroviaire. Plus

fondamentalement, le texte repose sur la confiance dans les collectivités et dans les entreprises, pour apporter les réponses attendues par nos concitoyens, au plus près des besoins.

Il convient également d'engager la transition écologique de nos mobilités ; il m'a semblé que nos concitoyens avaient exprimé des attentes très fortes en la matière.

Dès lors, je ne peux qu'être défavorable à votre motion de rejet, qui reviendrait à priver l'Assemblée de la possibilité de discuter et d'améliorer le texte qui lui est présenté.

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

**M. Bertrand Pancher.** Le groupe Libertés et territoires n'est pas favorable à la motion de rejet préalable, monsieur Prud'homme. Vous avez exposé trois raisons qui peuvent paraître habiles pour rejeter le texte : il ne supprime pas les bouchons ; il ne contribue pas à la diminution de la consommation d'énergie dans le domaine des transports ; il n'inclut pas le transport aérien.

S'agissant de la disparition des bouchons, la remarque est un peu courte car on aurait besoin, en la matière, d'investissements très lourds. Il ne faut pas oublier de regarder dans le rétroviseur, à savoir la politique menée ces dix dernières années. Or ce texte a l'avantage de remettre en perspective la problématique des transports, même s'il est possible de se montrer critique sur de nombreux points. Cet argument ne saurait donc être retenu.

De plus, affirmer qu'il ne contribue pas à la diminution de la consommation énergétique dans le domaine des transports est un peu fort de café ! Le texte permet de se projeter dans l'avenir à travers les transports de demain, notamment en prenant en considération les dispositions de l'Union européenne, lesquelles, dans le domaine des transports, s'est fixé des objectifs contraignants très lourds pour le secteur automobile, vous le savez très bien. Ces objectifs imposent de se projeter, je le répète, dans les transports de demain en matière de financement de la mobilité : or ce texte aborde cette problématique.

Quant à la question du transport aérien, elle dépasse évidemment le champ national ; nous avons répondu sur le sujet très largement en commission.

Le groupe LT étant impatient d'examiner le texte en séance, il s'oppose, je le répète, à la motion de rejet préalable.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Delpon.

**M. Michel Delpon.** Le groupe La République en marche est surpris de cette motion de rejet préalable du groupe La France insoumise, car l'adopter reviendrait à refuser les débats, riches et animés, qui nous attendent dans les prochains jours, avec plus de 3 500 amendements.

Rejeter ce texte, c'est surtout dire non à la couverture des territoires par les AOM, au soutien à l'innovation dans les transports et aux mesures en faveur de la transition écologique – elles sont nombreuses : fin de vente des véhicules thermiques en 2040, forfait mobilité durable, renouvellement des flottes, zones à faibles émissions, etc.

C'est pourquoi nous voterons contre la motion de rejet préalable. Nous souhaitons au contraire l'adoption de mesures qui apporteront à nos concitoyens de vrais changements. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

**Mme Valérie Lacroute.** Le groupe Les Républicains votera bien évidemment contre la motion de rejet, tout simplement parce qu'un travail important a été fait lors des Assises de la mobilité, il y a maintenant dix-huit mois, puis en commission du développement durable – même si, au vu du nombre d'amendements qui y ont été déposés, nous sommes tous convenus qu'il restait encore matière à débat, que le texte n'était pas complètement abouti. Pour autant, à ce stade, il serait dommage de rejeter ce texte et de ne pas poursuivre les débats. Je ne suis pas convaincue qu'après de longues heures et des nuits de débats, nous parviendrons à un texte pleinement satisfaisant, mais nous sommes prêts à engager la discussion sur de nombreux sujets. Ce projet de loi est très technique et affiche une ambition politique que nous ne partageons peut-être pas, mais le groupe Les Républicains votera contre la motion de rejet préalable.

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

**Mme Aude Luquet.** Monsieur Prud'homme, la motion de rejet préalable pose question, car les objectifs que vous avez énoncés sont partagés dans l'hémicycle : imaginer des transports pour tous, dans tous les territoires, et mettre un accent très fort sur le développement des transports durables et préservant l'avenir de notre pays sur le plan écologique.

Comme cela a été dit, un travail a été réalisé en commission ; nous y avons eu près de cinquante-cinq heures de débats, et les échanges se poursuivront dans l'hémicycle.

Adopter la motion de rejet, c'est aussi ne pas prendre en compte les besoins exprimés par nos concitoyens ces derniers mois, et même auparavant : en milieu rural, il y a un problème de transport ; en milieu urbain, il est nécessaire de lutter contre la pollution et d'améliorer les transports.

Nous n'avons pas tout à fait la même lecture de ce texte, issu d'une concertation très longue, organisée selon une méthode choisie par le Gouvernement et saluée par l'ensemble des participants. Il est nécessaire de répondre urgemment au besoin de transport, de manière à réduire la fracture territoriale et sociale. Pour toutes ces raisons, le groupe du Mouvement démocrate et apparentés votera contre la motion de rejet préalable. *(Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

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

**M. Stéphane Demilly.** Nos échanges, notamment en commission, ont montré que la plupart d'entre nous – y compris les collègues de La France insoumise – étions d'accord sur un constat : la fracture de la mobilité entre, d'un côté, les métropoles et, de l'autre, les villes moyennes, les villages et les bourgs.

En revanche, monsieur Prud'homme, nous divergeons sur un point : en présentant cette motion, vous estimez qu'il est urgent d'attendre. Pour notre part, nous considérons, à l'inverse, qu'il est urgent de faire. La vie quotidienne de nos concitoyens mérite mieux que des combats de forme et des motions de procédure, qui ne font que retarder nos débats. L'attente de nos concitoyens est forte, la concertation a eu lieu, les propositions sont là : plus de 3 000 amendements sont en discussion. Alors, il est temps : agissons !

Vous l'avez compris, le groupe UDI-Agir ne votera pas la motion de rejet préalable.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Dharréville.

**M. Pierre Dharréville.** L'orientation de ce texte n'est pas bonne. Pour cette raison, le groupe GDR votera pour la motion de procédure, ce qui veut dire qu'il faut non pas

attendre mais changer de direction et surtout ne pas rouler à contresens. Or c'est ce que vous nous proposez avec ce texte : vous estimez que les solutions aux attentes sociales et environnementales passent notamment par le développement de modes de transports qui utilisent principalement la route – autocar, autopartage, covoiturage, véhicules autonomes, etc. –, en cohérence avec le nouveau pacte ferroviaire examiné ici, qui met en péril certaines lignes et dont nous commençons à voir quelques effets.

Malgré les engagements pris par la France dans le cadre de l'accord de Paris, votre projet de loi ne prévoit pas de mesures drastiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre, responsables, entre autres, du réchauffement de la planète. Or chacun peut s'accorder à reconnaître que les émissions de ces gaz sont principalement imputables au trafic routier. La rédaction de ce projet de loi aurait pu, aurait dû être l'occasion de planifier un changement majeur dans le transport des marchandises et des voyageurs. On n'est pas au rendez-vous.

Nous voterons donc pour la motion de rejet préalable. *(Mme Mathilde Panot applaudit.)*

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

#### MOTION DE RENVOI EN COMMISSION

**M. le président.** J'ai reçu de Mme Valérie Rabault et des membres du groupe Socialistes et apparentés une motion de renvoi en commission, déposée en application de l'article 91, alinéa 6, du règlement.

La parole est à M. Christophe Bouillon.

**M. Christophe Bouillon.** Je salue le nombre impressionnant de rapporteurs qui ont été désignés pour suivre ce projet de loi et le travail qu'ils ont réalisé en procédant à de nombreuses auditions. Les contributions et les témoignages des participants nous ont rappelé les Assises de la mobilité, évoquées par de nombreux orateurs, et dont chacun s'est plu à saluer sinon la réussite, du moins l'idée de mettre autour de plusieurs tables l'ensemble des acteurs des domaines des mobilités et des transports. Près de 550 jours nous séparent de ces assises, ce qui n'est pas mal. Nous sommes nombreux à nous être demandé quand ce projet de loi allait arriver : si l'on se réfère au bréviaire animalier, 550 jours, c'est presque la durée de gestation d'une baleine... *(Sourires.)*

Pourtant, pardonnez-moi mais le texte n'est pas à la hauteur des attentes de certains. Il faudra du reste nous expliquer ce qui s'est passé entre les Assises et aujourd'hui, car ce texte aurait pu comporter bien plus que cinquante articles – même si ce n'est déjà pas mal –, au regard de la nature, de la force et de l'ampleur des contributions enregistrées à l'époque. Il y a sans doute eu quelques arbitrages, notamment financiers, qui ont un peu douché l'enthousiasme des Assises de la mobilité. Beaucoup de choses se sont passées entre les Assises et aujourd'hui, notamment la publication des conclusions du Conseil d'orientation des infrastructures. Permettez-moi, à cet égard, de formuler quelques remarques.

D'abord, s'agissant de la méthode, on a beaucoup critiqué – et j'ai entendu de tels propos dans la bouche des rapporteurs – tout ce qui s'était passé pendant les trente, les quarante voire les cinquante dernières années. En la matière, il faut être sérieux. D'ailleurs, le rapporteur du texte au Sénat, Didier Mandelli, rappelle à juste titre, dans son rapport, l'histoire de la programmation en matière de

transports, du schéma national des infrastructures de transport au Conseil d'orientation des infrastructures, en passant par la commission mobilité 21.

On a salué la méthode employée par Philippe Duron. Je voudrais rappeler que le Philippe Duron d'aujourd'hui est le même que celui d'hier : on lui avait confié un travail formidable, qu'il a mené avec beaucoup d'expérience, de conviction, et son attachement particulier à la concertation, en associant non seulement tous les territoires mais aussi les différents acteurs pouvant proposer des inflexions. Comme l'a dit Mme la ministre, le schéma national des infrastructures de transport prévoyait un nombre de projets d'infrastructures qui dépassait les capacités de financement. Le rôle de la commission mobilité 21, présidée par Philippe Duron, était de réduire la voilure et de réfléchir aux moyens de mieux financer les projets, en essayant de les adapter aux territoires.

Madame la ministre, vous m'avez interpellé en commission, me rendant pratiquement seul responsable du manque de financements de certaines infrastructures programmées par la commission mobilité 21. En toute modestie, je vous rappelle que je n'ai ni participé au gouvernement précédent ni même occupé des fonctions importantes dans l'administration centrale. Vous savez comme moi que ce qui est commun au schéma national des infrastructures de transport, à la commission mobilité 21 et – sans doute le verra-t-on demain – au Conseil d'orientation des infrastructures, c'est la fréquence des arbitrages ou ce que j'appelle « l'effet Bercy » : on se fait plaisir en identifiant des infrastructures qu'on se glorifie de pouvoir financer, mais il y a souvent des évaluations de crédits et la « patrouille de Bercy » contrarie les objectifs du plan. Je tiens à insister sur ce point, car certains peuvent se dire que ce n'était pas bien, en définitive, de faire des TGV et des lignes à grande vitesse. Pourtant, ces projets ont servi des territoires, et je connais peu de gens parmi vous qui se plaignent d'avoir, dans leur circonscription, des infrastructures de bon niveau, prévues il y a plusieurs années.

Il reste que le message que vous portez depuis plusieurs mois est juste : il faut s'intéresser à l'existant, ce que permet le travail du Conseil d'orientation des infrastructures, mais que permettait aussi, avouez-le, celui de la commission mobilité 21.

S'agissant des infrastructures de transport, qu'elles soient ferroviaires ou routières, il faut garder à l'esprit une vérité : on ne réalise pas une infrastructure en cinq ans. Souvent, vous l'avez vécu comme d'autres avant vous, on inaugure des infrastructures décidées par d'autres auparavant. Voyez-vous, il n'y a que les cathédrales qu'on rebâtit en cinq ans ! (*Sourires.*) Qu'il s'agisse d'une ligne à grande vitesse ou d'une infrastructure routière conséquente, on voit bien qu'il y a, en la matière, quelques éléments de continuité.

Il reste que les trois scénarios présentés par le Conseil d'orientation des infrastructures nous donnent de la bonne matière à débattre.

Entre les Assises et aujourd'hui, il y a eu aussi, même si c'est une sorte d'inversion du calendrier, le nouveau pacte ferroviaire, dont on ne peut pas encore mesurer les effets : des décisions doivent être prises dans quelques mois, notamment celle sur la reprise de la dette, et les changements en matière d'organisation ne sont pas sans soulever, on le constate, quelques problèmes au sein même de la SNCF, même si ce texte visait à transposer une directive européenne.

Tout à l'heure, M. Adam nous a gentiment invités à découvrir l'Armada. Je le comprends : moi-même élu normand, je souhaite que nous soyons le plus grand nombre à le faire. Je vous conseille simplement de ne pas

y aller en train... Je profite de l'occasion pour vous dire, madame la ministre, que la SNCF a choisi le moment même de l'Armada, dans les quinze prochains jours, pour procéder à nombre de travaux, qui auront pour effet, excusez-moi du peu, d'allonger la durée de trajet entre Paris et Rouen d'une heure quinze ou une heure trente à deux heures cinquante. Vous pourriez peut-être intervenir pour rétablir une durée normale pendant cet événement, qui concerne non seulement les Normands mais aussi l'ensemble du pays, puisqu'il s'agit de navires.

Entre les Assises et aujourd'hui, il y a eu également le mouvement des gilets jaunes, évoqué par certains de rapporteurs, qui avait, tout du moins à ses débuts, en novembre de l'année dernière, pour cause principale le coût des transports, la charge importante que représente, dans le budget des ménages, le déplacement quotidien entre le domicile et le travail, pour ceux qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur véhicule.

À cela s'ajoute la notion de fracture territoriale. Si cette problématique a été mise en avant lors du grand débat national, elle n'est pas pour autant nouvelle : nous sommes d'ailleurs assez bien documentés sur la France périphérique, sur la France des lisières, sur tous ces territoires qui ont parfois le sentiment d'être délaissés. Or, comme cela a été très bien rappelé, la mobilité concerne autant les trajets entre le domicile et le travail que les trajets visant à rejoindre un service public, notamment sanitaire. Comme vous l'avez répété avec raison, madame la ministre, le droit à la mobilité est essentiel pour trouver un travail ou, lorsqu'on est jeune, une formation, un stage. Nous savons à quel point les personnes dépourvues de moyen de locomotion sont pénalisées lorsqu'elles répondent à une offre d'emploi.

Voilà ce qui s'est passé depuis la tenue des Assises nationales de la mobilité. Aujourd'hui, madame la ministre, vous nous présentez ce texte, comme vous l'avez déjà fait au Sénat. J'y ai relevé un terme qui est peut-être un mot-valise, mais qui n'en est pas moins important : c'est le mot « révolution ». Vous l'avez d'ailleurs prononcé.

Je n'oublie pas que, pour beaucoup d'entre vous, *Révolutions* est d'abord le titre du livre-programme d'un candidat devenu président – votre livre de chevet. Quoi qu'il en soit, le mot « révolution » peut s'entendre de trois façons différentes. Je pense d'abord au côté périodique de ce terme : vous avez évoqué tout à l'heure la LOTI, une grande loi des années 1980, en phase avec la façon dont les transports étaient alors considérés. Je suis de ceux qui pensent que vous avez eu raison de passer de la notion de transport à celle de mobilité, qui permet d'englober davantage de dimensions et de thématiques. La deuxième définition de « révolution » renvoie à la rotation autour d'un axe. En ce sens, on peut vouloir la révolution tout en faisant du surplace ! Selon une troisième acception, une révolution est un changement. Il est vrai qu'après avoir vécu la révolution du transport de masse, notamment avec le ferroviaire, et la révolution du transport individuel, avec la voiture, qui symbolisait souvent la liberté, nous devons aujourd'hui réaliser une troisième révolution qui conjugue les deux précédentes en alliant le potentiel de la masse à la notion d'individualisation et en collant à la réalité de nos territoires. C'est tout l'enjeu de ce projet de loi.

J'en reviens donc au texte que vous défendez, madame la ministre. Il prévoit tout d'abord une programmation des infrastructures. Vous avez défini quatre priorités qui me paraissent essentielles : répondre aux déplacements du quotidien, réduire la fracture territoriale, s'engager résolument

dans la transition écologique, faire évoluer le transport de marchandises. Ce dernier thème, maintes fois évoqué, mérite que nous menions une action bien plus efficace.

Parmi les infrastructures identifiées dans les conclusions du COI, il y a des axes autoroutiers et des axes ferroviaires qui ne correspondent pas directement aux déplacements du quotidien. Je vais citer un exemple que je connais assez bien. Vous savez qu'il existe, dans mon département, un projet de ligne nouvelle Paris-Normandie. L'un des axes prioritaires identifiés se situe entre Rouen et Yvetot : en l'état actuel du projet, il est prévu de relier directement ces deux villes, distantes de 34 kilomètres, pour un coût de 900 millions d'euros. Mais, ce faisant, on ne résout pas le problème des déplacements quotidiens.

Je vous invite à jeter un coup d'œil à une carte assez instructive, réalisée par l'INSEE, qui retrace les déplacements domicile-travail, les fameux mouvements pendulaires. On observe des halos autour des grandes agglomérations, des grandes métropoles. Or, lorsqu'on superpose cette carte de l'INSEE et celle issue des travaux du COI, on s'aperçoit que les infrastructures prévues ne permettront pas de répondre immédiatement aux enjeux posés par ce type de déplacements. S'il faut bien évidemment programmer un certain nombre des investissements prévus, il faut aussi corriger certaines options afin de les faire mieux correspondre à vos choix prioritaires.

S'agissant toujours de la programmation des infrastructures, c'est aussi sur la question du financement que le bât blesse. Comme l'ont dit plusieurs acteurs, dont certains ont participé à ces travaux, si le choix se porte sur le scénario 2 du COI, qui semble avoir les faveurs du Gouvernement, il manquera sans doute autour de 500 millions d'euros pour atteindre les objectifs affichés.

Des propositions ont été faites en la matière. Celle qui consiste à récupérer une fraction des recettes issues des amendes radars n'est pas satisfaisante : elle est fragile, surtout lorsque les radars subissent des dégradations, comme cela vient de se produire, et elle n'est pas à la hauteur des enjeux. En commission, notre rapporteur a également proposé d'affecter au financement des nouvelles infrastructures une partie du « surplus » de recettes de la taxe Chirac. Il espère gagner ainsi 30 millions d'euros. C'est toujours mieux que rien, mais cela ne permettrait de financer qu'un seul kilomètre de ligne ferroviaire nouvelle : une telle proposition n'est donc pas à la hauteur des besoins de l'AFITF. On observe malgré tout que près de 14 milliards d'euros du produit de la TICPE échappent aux transports. Cette somme ne serait-elle pas une manne ou, en tout cas, une possibilité d'accroître les financements de l'AFITF ?

**Mme Véronique Louwagie.** C'est clair !

**M. Christophe Bouillon.** Par ailleurs, permettez-moi de vous soumettre une idée qui fait écho au moment politique que nous venons de vivre à l'occasion des élections européennes. Il a beaucoup été question d'une banque européenne du climat, un peu sur le modèle du plan Juncker, dont une partie avait d'ailleurs servi à financer un certain nombre d'infrastructures, notamment en France. Nous pourrions envisager de lever un emprunt afin d'investir massivement pour faire face à l'urgence climatique, enjeu dont les transports ferroviaires constituent un élément déterminant.

Ce projet de loi vise un objectif auquel je souscris et qui va dans le bon sens : il vise à améliorer la couverture des territoires que l'on pourrait qualifier de « zones blanches », en ce qui concerne les autorités organisatrices de la mobilité.

D'ailleurs, je suis de ceux qui pensent que la transformation des autorités organisatrices de transport en autorités organisatrices de la mobilité, du versement transport au versement mobilité et des plans de déplacements urbains en plans de mobilité n'est pas un ripolinage, mais une véritable mutation marquant un changement de point de vue. Cette position est défendue par un grand nombre de territoires.

Certes, il est valorisant de se voir confier la responsabilité de porter cette ambition des mobilités, mais encore faut-il en avoir les moyens. En la matière, il faut sans doute aller encore plus loin et accorder à ces territoires qui auront demain une grande responsabilité non seulement de la souplesse, comme le disait notre rapporteur, mais aussi les moyens d'agir. Cette dimension importante doit être prise en compte dans le texte.

Le projet de loi comporte également des dispositions relatives à la protection des données, qui relèvent de la transposition d'un texte communautaire. Ces questions sont parfaitement traitées.

Je salue les initiatives prises par certains de nos collègues s'agissant du bruit, qui est un aspect essentiel de la question des transports. En 2016, le Conseil national du bruit avait évalué à 57 milliards d'euros le coût social du bruit dans notre pays : ces externalités négatives représentent donc une somme colossale. Nous avons tout intérêt à consacrer un peu d'argent à un meilleur isolement des infrastructures et à l'accompagnement de toutes les démarches susceptibles de lutter contre les nuisances sonores qui pénalisent les habitants vivant à proximité de ces infrastructures.

Certaines dispositions concernent l'aide que nous pouvons apporter aux salariés pour se déplacer. Il ne suffit pas d'élargir la prime de mobilité durable : il faudrait sans doute aussi la généraliser afin que l'ensemble de nos concitoyens puissent en bénéficier.

Vous avez probablement utilisé tous les adjectifs susceptibles de qualifier les mobilités : vous avez parlé de mobilité inclusive, de mobilité solidaire, de mobilité durable, de mobilité active... Toutes les mobilités sont présentes dans ce texte. Cependant, la question du report modal compte beaucoup. Il est important d'encourager ceux qui utilisent aujourd'hui un véhicule à titre individuel à transporter d'autres personnes, à emprunter les transports en commun ou à utiliser les mobilités dites « actives ». Nous avons bien sûr raison d'encadrer l'utilisation de ces moyens de transport, mais nous ne devons pas oublier que le report modal est primordial. En la matière, il faut sans doute porter l'effort sur l'accompagnement des territoires qui disposent d'ores et déjà de la compétence transports – je pense notamment aux métropoles – mais qui, au sein du budget de l'AFITF, ne reçoivent aujourd'hui que 275 millions d'euros pour favoriser les bus à haute qualité de service, les transports collectifs en site propre et toutes les initiatives allant dans ce sens.

L'un de vos objectifs est de mettre fin à la vente des véhicules thermiques. Nous souhaitons être encore plus ambitieux en la matière. Vous voulez agir à horizon de 2040, mais l'urgence écologique dont nous sommes tous convaincus nous pousse à retenir la date butoir de 2030. Les ONG et les spécialistes du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, le GIEC, nous incitent à agir à horizon de 2030 ou de 2035. De même, alors que le rapporteur évoque l'année 2050 pour la décarbonation des transports, je pense que 2040 est l'horizon qui correspond véritablement à la situation d'urgence que nous connaissons aujourd'hui en matière de transition écologique.

Madame la ministre, vous allez sans doute me demander pourquoi je défends une motion de renvoi en commission. Il ne s'agit pas de rejeter ce texte, qui est attendu, comme vous avez eu raison de le rappeler. Je ne reviendrai pas sur la longueur des débats qui nous ont occupés en commission, ni sur le nombre d'amendements que nous avons examinés et que nous continuerons d'examiner dans les prochains jours. Si je défends cette motion de renvoi en commission, c'est parce qu'un document manque cruellement aujourd'hui. Comme dans le vieux monde, vous avez fait appel au préfet Philizot pour lui confier une mission sur la question des petites lignes – c'était une demande très forte exprimée sur plusieurs bancs au moment de l'examen de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Permettez-moi d'élargir cette question au sujet des gares. Depuis la discussion de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire et la tenue des Assises nationales de la mobilité, il n'est pas un mois sans qu'on annonce ici une fermeture de petite ligne ou là une fermeture de gare.

**M. Jean-Yves Bonny.** C'est vrai !

**M. Christophe Bouillon.** Aujourd'hui, pour débattre en connaissance de cause, nous souhaitons tout simplement avoir entre les mains ce fameux rapport Philizot. Il vous a été demandé au Sénat par nombre de sénateurs issus de différents groupes. Pour nous, il est essentiel de disposer de ce rapport, notamment pour traiter de la question des transports du quotidien.

**M. Jean-Yves Bonny.** Parlons aussi de la vétusté des lignes !

**M. Christophe Bouillon.** Aujourd'hui, certaines petites lignes peuvent constituer une alternative à la voiture.

**M. Jean-Yves Bonny.** Absolument !

**M. Christophe Bouillon.** Dans des territoires dits « périphériques » ou en lisière d'agglomération, on voit bien le rôle capital que pourrait jouer une ligne ferroviaire. Aujourd'hui, certaines lignes ne connaissent pas le succès que nous pourrions espérer, peut-être à cause de l'état des voies, des rames ou de la signalisation, mais beaucoup de nos collègues attendent, comme moi, que le travail confié au préfet Philizot nous permette d'atterrir – pardonnez-moi ce jeu de mots – sur cette question qui me paraît essentielle. Nous pourrions ainsi vérifier que l'ensemble des objectifs que vous avez fixés correspondent à la réalité du quotidien vécue par nombre de territoires.

**M. Vincent Descoeur.** Très bien !

**M. Christophe Bouillon.** En conclusion, pour que ce texte ne soit pas victime d'une sorte d'effet toupie – conjonction de révolution et de surplace –, il faut sans doute un peu plus d'ambition, compte tenu notamment de l'urgence climatique, et un peu plus de financement. En la matière, je ne vous jette pas la pierre, mais nous ne sommes pas rassurés que vous nous invitiez à attendre le prochain projet de loi de finances, car nous avons l'habitude – pas seulement depuis trois ans, mais depuis plusieurs décennies – de voir les arbitrages de Bercy contrarier nos objectifs, notre ambition, et doucher notre enthousiasme.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le député, je comprends que vous partagez l'avis du Gouvernement quant au fait qu'il est urgent d'agir pour améliorer la mobilité de nos concitoyens afin de répondre aux fractures sociales et territoriales qui minent notre pays et d'engager la transition écologique de nos mobilités. Puisqu'il s'agit là d'un domaine que vous connaissez bien, je ne doute pas que vous souscriviez aux propositions que contient ce texte pour

simplifier l'exercice de la compétence mobilité par les communautés de communes et pour veiller à ce que les entreprises s'emparent des questions relatives aux déplacements entre domicile et travail, comme l'attendent nos concitoyens.

Je ne doute pas non plus que vous soyez d'accord avec l'idée qu'il faut permettre à nos jeunes de passer le permis de conduire plus rapidement et à un moindre coût, ni que vous souscriviez aux objectifs de développement des mobilités actives, à nos objectifs ambitieux de verdissement des flottes ou à notre volonté de proposer un cadre social de haut niveau pour l'ouverture à la concurrence en Île-de-France et une meilleure protection aux travailleurs des plateformes.

Vous nous dites que vous soutenez ces sujets depuis des années et que la commission Mobilité 21 avait, en son temps, fait des propositions en ce sens. Or, si j'apprécie les travaux de cette commission, je note toutefois qu'au terme de ceux-ci, sous le précédent quinquennat, les gouvernements ont certes pris acte du fait que 100 milliards d'euros d'investissements étaient nécessaires pour les projets recensés, mais n'ont proposé aucun financement ni aucune programmation.

La démarche proposée par la loi d'orientation des mobilités est, à cet égard, radicalement différente, car nous proposons au contraire, par période de cinq ans, des objectifs ambitieux, mais réalistes, avec une trajectoire de financement. Sans doute partons-nous en effet des mêmes projets, mais nous n'arrivons pas aux mêmes solutions.

Vous avez rappelé que ce texte avait fait l'objet d'une large concertation et d'un travail au Sénat que vous avez salué. Peut-être avez-vous toutefois omis de souligner qu'il avait donné lieu à plus de cinquante heures de débats en commission. Je regrette que vous n'ayez pas pu être présents et que votre groupe n'ait pas défendu un tiers des amendements déposés. Manifestement, cette question ne l'intéresse pas beaucoup, et je le regrette.

**M. Christophe Bouillon.** Ne me dites pas ça à moi !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il nous faut capitaliser sur l'important travail déjà réalisé en commission et sur l'enrichissement dont a bénéficié ce texte, notamment sur proposition des rapporteurs ou des députés présents en commission. Il est maintenant temps que le débat ait lieu dans cette assemblée. J'émetts donc évidemment un avis défavorable à votre motion de renvoi en commission. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur le député, il ne vous étonnera pas que j'émette un avis défavorable sur cette motion de renvoi en commission, que je ne comprends pas bien car, sur de nombreux points que vous avez évoqués dans votre intervention, nous partageons les mêmes objectifs : pourquoi faudrait-il donc renvoyer ce texte en commission, puisque l'occasion nous est donnée d'en discuter, de l'amender et de l'améliorer ici, dans l'hémicycle – ce que, j'en suis persuadé, vous ne manquerez pas de faire ?

En outre, voter cette motion serait peut-être faire injure à tout le travail accompli sur ce texte. Comme vous le disiez, en effet, au tout début de votre intervention, 550 jours se sont écoulés entre les Assises de la mobilité et le moment où ce texte arrive enfin dans l'hémicycle, après des heures et des heures de travail : des associations, des élus locaux, le Gouvernement et les équipes Élisabeth Borne, des commissaires, des

députés et la Haute assemblée ont travaillé dur. Ce serait faire injure à tous ces gens et à tout le temps qu'ils ont passé sur ce texte que de le renvoyer en commission.

Ce texte est, comme vous l'avez noté, important à plusieurs égards, et notamment pour ce qui concerne le titre dont je suis chargé. Il s'agit en effet d'un texte de décentralisation important pour les territoires. De fait, la fracture qui existe dans notre pays est liée pour partie à la fracture territoriale, laquelle se perpétuera si nous ne donnons pas aux territoires les moyens d'organiser la mobilité du quotidien. Il faut vraiment que nous parvenions à résoudre ce problème et, si ce texte n'est pas la réponse à tout, il est au moins l'une des réponses à cette fracture territoriale et nous devons mener à bien ce travail. Le désenclavement et les zones blanches sont des questions dont nous devons nous emparer, comme le prévoit le texte, lequel peut être amendé et amélioré – ce qui fera la richesse de nos débats.

Vous avez évoqué les lignes à grande vitesse, en nous reprochant presque de vouloir les arrêter toutes. Peut-être faudrait-il toutefois faire une pause dans ce domaine et nous occuper un peu de la mobilité du quotidien, dont nos concitoyens ont besoin.

Je terminerai en évoquant une question sur laquelle le professeur Fugit vous aurait répondu s'il avait été au banc : vous nous demandez de mettre fin à l'utilisation des moteurs à essence et diesel en 2030 plutôt qu'en 2040, mais toutes les auditions des personnes concernées, auxquelles j'ai assisté avec Jean-Luc Fugit, ont fait apparaître que cet arrêt était difficilement réalisable pour 2030. Or, on peut reprocher à bon nombre des gouvernements précédents d'avoir fait des promesses qu'ils n'ont jamais pu tenir.

J'émet donc un avis défavorable à cette motion de renvoi en commission et je ne doute pas que nous aurons des débats fructueux. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODÈM.*)

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

La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** J'aime beaucoup Christophe Bouillon, j'apprécie la modération de ses propos et je partage – comme nous pouvons sans doute tous le faire – certaines de ses interrogations. Quant à savoir s'il faut renvoyer ce texte en commission, je répondrai par un seul mot : Pitié ! (*Sourires.*) Après quinze jours d'examen en commission, je pense que Christophe Bouillon – qui ne m'écoute pas – n'est pas sérieux quand il formule cette proposition. Nous y passerions jusqu'à l'été ! (*M. Jean Marc Fugit, rapporteur, applaudit.*)

Je reviendrai rapidement sur la genèse de ce texte et sur la nécessité de donner un peu d'ambition de nos politiques de transport. Je rappelle que, sous le gouvernement Ayrault, où M. Bouillon était membre de la commission du développement durable, Frédéric Cuvelier, ministre des transports, a pris la parole dès la première réunion pour nous dire que nous allions voir ce que nous allions voir en matière de politique de transports dans notre pays. Eh bien, on a vu ! On a flingué tous les moyens de financement, notamment la taxe poids lourds. Merci, Ségolène Royal ! Aucun arbitrage sur le sujet !

Quant à la fameuse commission Mobilité 21, présidée par notre collègue et ami Philippe Duron et dont, comme le sait Mme la ministre, je faisais partie, elle a rendu un très bon rapport, mais nous sommes revenus à la case départ : rien de rien pendant cinq ans sous la précédente majorité !

Sans doute pourrait-on en faire davantage, nous en reparlerons en séance, mais un réquisitoire aussi direct envers la majorité – devant laquelle chacun sait que je ne suis pas au garde-à-vous – manque un peu de finesse. Le groupe Libertés et territoires ne votera pas cette motion de renvoi en commission.

**M. le président.** La parole est à Mme Laurianne Rossi.

**Mme Laurianne Rossi.** Comme cela a été dit, ce projet de loi indispensable vient, trente-sept ans après la LOTI, la loi d'orientation des transports intérieurs, adapter le cadre juridique de nos mobilités aux impératifs technologiques, aux enjeux environnementaux et aux fractures sociales et territoriales. Comme l'a souligné M. Christophe Bouillon, il est le fruit d'une longue et large concertation de plus de dix-huit mois, engagée lors du lancement des Assises de la mobilité et poursuivie pendant de nombreux mois, de manière transpartisane, avec l'ensemble des acteurs de la mobilité.

Aujourd'hui, cher collègue votre groupe nous propose de renvoyer en commission ce texte majeur, alors même qu'un travail collaboratif et constructif nous a permis pendant plusieurs mois de l'enrichir et de l'amender, comme cela a été le cas en commission. Vous nous demandez aujourd'hui de renoncer au débat dans cet hémicycle. Notre groupe La République en marche n'y sera pas favorable, car ce texte répond à la promesse faite à nos concitoyens d'offrir à chacun d'eux une solution alternative à la voiture individuelle en tout point du territoire.

Cette loi d'orientation des mobilités tient cette promesse républicaine avec les nombreuses mesures qu'elle comporte et elle consacre ce droit à une modalité propre, durable, innovante et solidaire. Renoncer aujourd'hui au débat dans cet hémicycle reviendrait à priver nos concitoyens du droit à se déplacer que nous souhaitons consacrer et qui doit permettre l'accès à l'emploi, à la formation, aux services publics et à la culture. Nous devons également accompagner nos collectivités, qui attendent beaucoup de cette loi, notamment en matière de gouvernance, pour qu'on en finisse avec les déserts de mobilité.

Nous nous étonnons que votre groupe, prétendument si attaché aux solidarités, aux territoires, aux libertés et aux enjeux environnementaux, refuse le débat sur ce texte majeur, après plus de cinquante heures de débats en commission où votre groupe était, il faut le dire, assez peu présent et qui ont permis l'examen de 3 100 amendements, dont près de 600 ont été adoptés.

Nous en appelons donc à la responsabilité de chacun. L'urgence sociale et territoriale n'attend pas. Les Français nous regardent et souhaitent des solutions pour faciliter leurs déplacements, qui doivent être plus accessibles, plus innovants, plus propres et moins coûteux. Nos collectivités espèrent également beaucoup de ce texte et, bien entendu, le respect de nos engagements climatiques n'attend pas.

En responsabilité et sans démagogie, notre groupe demande l'examen de ce texte et votera contre la motion de renvoi en commission. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

**Mme Valérie Lacroute.** Le groupe Les Républicains soutiendra la motion de renvoi en commission. Il ne s'agit pas de faire injure à tout le travail réalisé – les propos adressés dans l'hémicycle à M. Christophe Bouillon sont, à cet égard, un peu excessifs, car il est l'un de nos collègues qui connaissent bien la question des transports –, mais au terme des dix-

huit mois écoulés entre les Assises de la mobilité et la discussion du texte qui nous est soumis, après les débats que nous avons eus en commission, où plus de 3 200 amendements ont été examinés, nous avons encore plus de 3 500 amendements à examiner en séance publique. Cela signifie que nous retrouverons certains amendements dont la commission du développement durable a déjà débattu, mais aussi que d'autres viendront en discussion.

Ainsi, après le travail intense réalisé pendant les Assises de la mobilité, auquel j'ai participé activement et avec beaucoup de bonne volonté, car je le trouvais très intéressant, on nous soumet, dix-huit mois plus tard, une loi un peu édulcorée sur certains sujets.

Certes, Bercy est passé par là – on sait bien que les arbitrages ne sont pas toujours faciles –, mais surtout, au cours des discussions en commission, de nombreux sujets ont été renvoyés au débat dans l'hémicycle, à des négociations encore en cours et non achevées entre partenaires sociaux, ou à des réunions futures.

Pour toutes ces raisons, et compte tenu du nombre d'amendements déposés pour la séance publique par les rapporteurs et par le Gouvernement – 300 amendements de la majorité sur un texte qui a déjà été étudié pendant plus de cinquante heures en commission! –, il nous semble pertinent, pour certaines questions techniques, de renvoyer ce texte en commission.

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

**Mme Aude Luquet.** Nous avons tous, ou du moins une grande majorité d'entre nous, formulé le même constat : ce projet de loi est important pour nos concitoyens, pour nos territoires et pour nos élus locaux. Il est vrai, comme l'a exposé Christophe Bouillon, qu'il faut apporter des réponses pour remédier aux inégalités que connaissent nos territoires, proposer des alternatives à la voiture individuelle en milieu rural et améliorer les transports dans les métropoles ou les communes urbaines.

Ce projet de loi est donc important pour soutenir la transition écologique qui accompagnera nos territoires, notamment pour le développement réel d'un mix énergétique et pour la mobilité multimodale.

Il est également important parce qu'il permet de donner aux élus locaux – ainsi, je le répète, qu'à nos territoires – des outils qui vont permettre de réduire, comme on le sait et comme cela a été dit précédemment, la fracture territoriale et sociale.

Le renvoyer en commission ne ferait que retarder les débats sur des sujets fondamentaux. Or – vous l'avez dit tout à l'heure, monsieur Bouillon – il en est dont nous devons encore nous saisir : les petites lignes, les gares, la sécurité ou la fraude. Le nombre d'amendements déposés le prouve.

À mon sens, c'est en séance publique que nous devons avoir cette discussion. Nos débats viennent de débiter. Nous avons donc dix jours devant nous.

Pour toutes ces raisons, le groupe du Mouvement démocrate et apparentés juge nécessaire de ne pas voter la motion de renvoi en commission. (*M. Duvergé applaudit.*)

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

**M. Stéphane Demilly.** Monsieur Christophe Bouillon, c'est comme à la messe : ce sont toujours les présents qui se font engueuler. (*Rires sur plusieurs bancs.*)

J'ai écouté avec beaucoup d'attention – comme en commission, où le groupe UDI, Agir et indépendants a été présent – notre collègue Christophe Bouillon qui, même s'il a omis de parler du transport fluvial, a dit des choses très intéressantes.

Pour autant, les arguments qu'il a développés, même s'ils promettent des échanges très riches, complémentaires à ceux que nous avons eus en commission, ne justifient en rien un renvoi du projet de loi en commission.

Par conséquent, mon groupe ne votera pas la motion de renvoi.

**M. le président.** La parole est à Mme Mathilde Panot.

**Mme Mathilde Panot.** La France insoumise soutient cette motion car, nous l'avons dit et nous le pensons, le texte n'est malheureusement pas à la hauteur des enjeux écologiques, sociaux et de santé publique qui sont devant nous.

J'ai beaucoup entendu nos collègues dire qu'il y avait urgence et que les Français et les Françaises attendaient cette loi.

Effectivement, les Français et les Françaises attendent et se battent notamment pour le maintien de leurs gares comme pour celui de leurs petites lignes : ils sont demandeurs d'un vrai service public et pas de la désorganisation complète des transports qui pourrait avoir lieu.

J'appelle votre attention sur un point qui, madame la ministre, ne vous a pas échappé : la société Tesla a aujourd'hui alerté le Gouvernement américain sur la question des véhicules électriques. Selon elle, il est impossible de continuer à tout miser sur ces véhicules dans la mesure où nous allons être confrontés au problème de la raréfaction des ressources. Nous ne sommes donc pas à la hauteur de la situation.

Venant du Val-de-Marne, j'ai une pensée très forte pour la ligne Rungis-Perpignan qui devrait fermer le 15 juillet, ce qui va remettre 25 000 camions sur les routes.

160 000 personnes meurent déjà prématurément chaque année du fait de la pollution : donc oui, nous pouvons repasser du temps en commission sur ce projet de loi, car nous sommes en train de perdre des années.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** On ne vous a pas vue en commission, madame Panot !

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur.** Il fallait y venir !

**Mme Mathilde Panot.** Nous devons nous montrer à la hauteur de cet enjeu écologique et social.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Dharréville.

**M. Pierre Dharréville.** À la fin de son propos, notre collègue a mentionné le document qui lui semblait nécessaire pour pousser plus avant la réflexion et l'analyse, et qui nous a manqué.

En premier lieu, il a regretté que ce projet de loi soit en retrait par rapport aux Assises de la mobilité, aux conclusions qui en avaient été tirées comme aux espoirs qu'elles avaient fait naître. On voit d'ailleurs fleurir çà et là, notamment dans la presse, des réactions au projet de loi. Celles-ci ne ressemblent pas aux éloges que vous attendiez.

Second élément : l'effort budgétaire qu'appellerait ce texte, et qui devrait être au rendez-vous, ne l'est pas. Je pense notamment aux recettes de l'AFITF : j'aurai sans doute l'occasion d'y revenir tout à l'heure.

Contrairement à ce qui a été dit à la tribune, avec 13,4 milliards d'euros au lieu des 15 milliards qui étaient programmés, nous ne serons même pas au rendez-vous du scénario 2. Nous voilà donc en retrait par rapport au scénario établi par le Conseil d'orientation des infrastructures.

C'est assez pour que le groupe GDR souhaite revenir en commission. Le nombre d'amendements déposés tant par l'ensemble des groupes – y compris de la majorité – que par le Gouvernement montre qu'il y a encore du travail à accomplir sur ce projet de loi.

Lui faire faire un petit tour de plus en commission serait une preuve appréciable de mobilité.

**M. Loïc Prud'homme.** C'est juste.

*(La motion de renvoi en commission, mise aux voix, n'est pas adoptée.)*

#### DISCUSSION GÉNÉRALE

**M. le président.** Avant d'entendre les orateurs inscrits dans la discussion générale, je vous indique qu'à la demande du Gouvernement, la discussion du titre I<sup>er</sup> A du projet de loi est réservée afin que celui-ci soit examiné après le titre III.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** Je vous remercie tout d'abord, madame la ministre, pour votre écoute ainsi que pour l'attention de vos collaboratrices et de vos collaborateurs lors de tous les travaux qui ont précédé l'examen de ce projet de loi en séance publique. Je souligne par ailleurs l'excellence de nos relations depuis les Assises de la mobilité, de même que la grande ouverture d'esprit et le sens de l'accueil des rapporteurs du texte. Ceux-ci sont nombreux, puisque ce texte trouve également son originalité dans le nombre de spécialistes des transports que compte la majorité : tant mieux !

Nous avons en effet souvent souffert de nous sentir un peu seuls sur les questions touchant aux transports. Ce ne sera plus le cas quand nous aborderons les questions relatives à la mobilité.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Un peu d'ironie, peut-être ?

**M. Bertrand Pancher.** C'est avec enthousiasme, je tiens à le souligner, que les acteurs de la mobilité se sont lancés dans le long processus qui a abouti à ce projet de loi d'orientation. Nous attendions en effet depuis près d'une dizaine d'années une grande loi relative aux transports.

Je me souviens très bien que Jean-Louis Borloo, grand ministre de l'écologie et du développement durable, avait indiqué dans cette enceinte qu'il souhaitait, après la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement – dite loi Grenelle II –, nous voir nous engager dans un projet de loi définissant les priorités et les financements de nos infrastructures de transport. Nous avons donc attendu près de dix ans pour nous engager dans un processus de ce type.

Tout a été dit en matière de constats : nos collègues ont en effet parlé TGV, entretien du réseau, petites lignes, mobilité douce et mobilité de demain. Tout le monde s'y retrouvera à travers un certain nombre d'actions et de financements liés à de telles stratégies pour demain. Les Assises de la mobilité, organisées fin 2017, ont porté leurs fruits.

J'y ai activement participé, avec beaucoup d'autres : collègues parlementaires, mais aussi usagers, collectivités, opérateurs et acteurs économiques. Une longue réflexion et de grande ampleur, à la fois inédites et de grande ampleur, ont eu lieu en vue d'aboutir à ce projet de loi.

Nous avons cependant prévenu tant le Gouvernement que le Premier ministre : lancer ces Assises au mois de septembre et annoncer un projet de loi pour le printemps n'était pas raisonnable.

**M. Vincent Descoeur.** Vous aviez raison.

**M. Bertrand Pancher.** Le Premier ministre m'avait répondu qu'il fallait se montrer audacieux. Si nous avons pris une bonne année de retard, mieux vaut tard que jamais.

Hélas, cet enthousiasme a fait place à une déception légitime, lorsqu'en novembre dernier fut présenté, après plusieurs reports, un texte vidé pour partie de sa substance et de son ambition initiale.

Parmi les griefs que nous pouvions formuler à son encontre – et que d'ailleurs, les sénateurs n'ont pas manqué de relever – figuraient en premier lieu le manque flagrant de moyens dédiés tant au financement qu'à la restauration des infrastructures. Autres faiblesses : l'absence de mesures en faveur des collectivités les plus rurales pour couvrir les zones blanches de la mobilité, et un manque d'ambition dans la lutte contre la pollution atmosphérique.

Or le projet de loi que votre administration avait travaillé et présenté comportait l'ensemble de ces dispositifs. Formons le vœu qu'à l'avenir, lorsque l'on engagera dans notre pays dans une grande concertation, les conclusions de celle-ci ne soient pas rayées d'un trait de plume par tel ou tel haut fonctionnaire ou collaborateur proche du Premier ministre ou du Président de la République. Chacun doit vraiment entendre que lorsque l'on s'engage dans une concertation, il faut aller jusqu'au bout.

Heureusement, le Sénat a opéré un patient travail de renforcement du texte, dont je retiens plusieurs avancées.

La première vise à sanctuariser les ressources de l'AFITF et à pérenniser le fameux scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures.

Je rappelle que ce scénario 2 représente, en termes d'investissement et d'entretien de notre réseau, un minimum sans lequel nous ne ferons rien. Allons-nous donc engager, s'agissant de la rénovation de nos infrastructures, ce minimum que tout le monde réclame sur tous nos territoires comme dans toutes nos circonscriptions ?

La seconde avancée introduite par le Sénat porte sur l'attribution d'une partie du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques au financement des services de mobilité dans les territoires peu denses. J'aurais également pu citer d'autres mesures visant à encourager notamment le transport en milieu rural, ainsi que le développement de véhicules à faible émission.

Le Sénat a fait un bon travail : madame la ministre, je vous avais indiqué lorsque j'avais pris la parole devant la commission du développement durable que l'on jugerait le projet de loi à l'aune de votre capacité – ou de celle du Gouvernement et de la majorité – à retenir et à reprendre un certain nombre de dispositions introduites par le Sénat.

Si nombre d'entre elles ont été retenues, le Sénat a manqué de précision en ce qui concerne la trajectoire des investissements. Sur ce point, j'avais d'ailleurs déposé un amendement,

qui vient non de moi, mais des grandes organisations de transport. Il tendait à rappeler que, si l'on veut respecter le scénario 2, il faut se montrer plus ambitieux.

**M. Vincent Descoeur.** C'est ce que tout le monde attend.

**M. Bertrand Pancher.** Cet amendement n'a malheureusement pas été retenu : il faudra donc que vous nous expliquiez au cours du débat quel type d'investissement va être décalé, parce qu'entre le scénario n° 1,5 et le scénario n° 2 beaucoup d'investissements prévus et de promesses faites aux collectivités vont être reportés de deux, de trois, de quatre ou de cinq ans.

**M. Vincent Descoeur.** Eh oui !

**M. Bertrand Pancher.** Cela signifie également que l'on va revenir sur certains programmes d'entretien et de modernisation de nos infrastructures de transport. Il faut bien avoir tout cela en tête. Par ailleurs, certains acquis ont semblé être remis en cause. Nous en reparlerons sans doute au cours du débat. Je pense notamment au versement transport en milieu rural. Si l'on veut une égalité de traitement entre territoires, la question des transports quotidiens doit être traitée.

Un versement transport d'un montant suffisant est nécessaire. À défaut, ce n'est pas la peine de dire aux collectivités : engagez-vous dans des services de transport. Elles n'en auront pas les moyens.

Je sais bien que sur ce point les entreprises rétorquent : « Ça nous coûte ! Ça nous coûte ! ». Mais il ne faut pas exagérer : si les entreprises financent le transport en milieu urbain, elles peuvent également le faire en milieu rural.

Nombre d'arbitrages doivent être rendus en séance. Nous vous écouterons sur ces sujets, madame la ministre, auxquels nous sommes très attentifs puisqu'il s'agit de points majeurs comme le financement des infrastructures, le forfait mobilité, le verdissement des flottes ou encore la responsabilité sociale des plates-formes.

J'insiste sur le financement des infrastructures, qui n'est pas résolu. J'ai lu la presse nationale et quotidienne dans les colonnes de laquelle vous avez semblé repousser les annonces au prochain projet de loi de finances. Il est vrai que c'est dans ce cadre que se prendront les décisions.

Cependant, aujourd'hui, il vous faut tout de même nous expliquer sur quoi s'appuieront les financements des dites infrastructures.

Je tiens à me faire le porte-parole des différentes organisations qui ont participé à la concertation, plus particulièrement de celles auditionnées lors des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, heureusement soutenu par le Sénat. La Fédération nationale des travaux publics, l'Association pour le développement de la mobilité électrique et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports ont fait part de leur déception.

Parmi les acteurs concernés, un consensus s'était pourtant dégagé pour un financement ambitieux de ces infrastructures, correspondant à des investissements de 15 milliards d'euros au cours du quinquennat.

Or nous sommes loin du compte. La programmation budgétaire inscrite dans le projet de loi ne semble n'est pas à la hauteur : elle prévoit 13,4 milliards d'euros, alors qu'on attendait exactement 15 milliards. À ce stade, aucune recette nouvelle n'a été fléchée vers l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Il manque donc entre 500 millions et un milliard d'euros.

Enfin, le projet de loi se fixe pour ambition d'engager l'émergence de nouvelles mobilités, et de prendre en compte la révolution numérique et celle des données. Des objectifs très vertueux de verdissement du parc automobile ont été fixés. Pour les atteindre, il faut nous engager dans un programme particulièrement ambitieux de déploiement très rapide des infrastructures de recharge et de mobilité électriques. Madame la ministre, sur ces sujets, vos annonces en commission, relatives à des cofinancements à un niveau élevé sur des durées relativement longues, étaient intéressantes.

Le temps qui m'était imparti étant écoulé, je vais en terminer, mais nous aurons l'occasion de revenir sur un certain nombre de sujets lors de l'examen du projet de loi.

Nous sommes pour le moment plutôt ouverts à la perspective de soutenir ce texte. Nous attendons évidemment un certain nombre d'éclaircissements de votre part, madame la ministre. Si, au cours des débats, vous répondez aux questionnements légitimes qui ne sont pas uniquement les nôtres, mais aussi ceux de l'ensemble des professionnels et des organisations concernées, il n'y a pas de raison que nous ne soutenions pas le projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LT.*)

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

**M. Jean-Marc Zulesi.** Je tiens à associer mon collègue Damien Pichereau à cette intervention. Le 19 septembre 2017, nous jetions les fondations du texte dont nous débattons aujourd'hui en lançant les Assises nationales de la mobilité comme une réflexion collective associant la société civile, les usagers, les entreprises, l'écosystème des start-up, les collectivités, mais aussi des parlementaires de tous bords.

Cette méthode d'élaboration du projet de loi, fondée sur l'écoute, la concertation, mais également sur une approche territoriale, nous a permis de bâtir ensemble des bases solides. Après plus de vingt mois d'auditions en commission et de rencontres sur le terrain, nous y sommes ! Nous nous retrouvons pour l'étude du projet de loi d'orientation des mobilités.

C'est un moment particulier. Il est particulier, car plus de trente ans après la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI, nous nous apprêtons à poser les jalons de la mobilité pour les prochaines générations. Savourons la valeur de notre tâche : celle de graver dans une loi des mots qui durent, et qui résonneront dans le quotidien de nos concitoyens !

En 1982, le Parlement faisait entrer notre système de transport dans l'ère des grands réseaux routiers et ferroviaires, et il fixait les principes fondamentaux d'organisation des services publics de transport. En 2019 les trottinettes se multiplient sur nos trottoirs,...

**M. Vincent Descoeur.** C'est une catastrophe !

**M. Jean-Marc Zulesi.** ...le *free floating* se développe, les tickets sont dématérialisés, certains véhicules roulent à l'hydrogène, et le covoiturage devient une solution de transport public. Le projet de loi d'orientation des mobilités n'est donc pas une simple loi sectorielle, c'est une loi générationnelle. Néanmoins, si les modes et les usages changent, l'enjeu fondamental de la LOTI demeure : garantir le droit de chacun au transport. Il nous est donc proposé de penser un nouveau logiciel qui puisse répondre au défi du changement climatique, intégrer les enjeux de la révolution numérique, et tirer les leçons des trente dernières années. C'est pourquoi au cœur de ce logiciel nous plaçons la mobilité du quotidien au service de l'utilisateur et de l'intérêt général.

Alors que la liberté de se déplacer est un droit universel qui n'a pas de classe, pas de territoire, pas de couleur politique, le droit à la mobilité est devenu un marqueur social, un symbole de la fracture entre nos centres-villes, nos périphéries et nos villages. Les logiques de grands projets, la promotion de grands réseaux autoroutiers et ferroviaires au détriment des axes et des services de proximité ont alimenté cette fracture en éloignant toujours plus les territoires des centres urbains.

Les événements de ces derniers mois le montrent : c'est au cœur des zones blanches de la mobilité que la colère prolifère. Dès lors, la mobilité dépasse les seuls enjeux d'aménagement du territoire ; il s'agit d'un défi républicain que nous devons relever collectivement.

Nous le savons tous : une politique de mobilité ne se résume pas à étaler du goudron sur un territoire et à y poser des rails. La mobilité est avant tout un médium d'intégration sociale et d'accès aux services publics et à l'emploi. C'est aussi, et surtout, un vecteur d'attractivité, de transition écologique et d'aménagement durable de notre territoire. C'est pourquoi le Gouvernement et la majorité proposent d'insuffler une vision nouvelle de long terme, avec pour principal objectif de lutter contre l'assignation à résidence et la dépendance à la voiture.

Cette vision repose sur deux socles. Le premier est la confiance dans nos territoires. Parce que les régions, les communautés de communes, et toutes les autres collectivités, connaissent mieux que quiconque les spécificités de leurs territoires,...

**M. Jean-Yves Bonny. et M. Vincent Descoeur.** C'est vrai !

**M. Jean-Marc Zulesi.** ...nous repensons la gouvernance des transports à l'échelle de leurs bassins de vie.

Notre pays est riche de la diversité de ses territoires, de son inventivité, de sa capacité à innover. La démarche France Mobilités le montre. Sur ce sujet, madame la ministre, je tiens à vous remercier pour votre soutien de chaque instant, et pour la mobilisation de vos équipes. Lancée il y a un plus d'un an pour accompagner les territoires dans des expérimentations de mobilités innovantes, France Mobilités a permis d'identifier 420 solutions concrètes, et de financer 53 nouveaux projets de mobilité dans des territoires souvent enclavés. Preuve, s'il en était besoin, que nos territoires ont du talent.

Le deuxième socle, c'est la sincérité de l'engagement de l'État par une programmation financière pragmatique centrée sur les besoins du quotidien, l'entretien des réseaux existants, le désenclavement des territoires ruraux.

Cette nouvelle vision de la mobilité, nous la voulons opérationnelle et tangible pour les citoyens. C'est pourquoi elle s'accompagne d'outils concrets : la création d'un « forfait mobilités durables » pour faciliter les déplacements entre le domicile et le travail, le soutien massif au vélo, en particulier avec le plan vélo qui prévoit 350 millions d'euros d'investissements, le déploiement de zones à faibles émissions pour la santé de tous, ou le développement de nouveaux services numériques multimodaux pour donner à chacun les moyens de sa mobilité. C'est donc un projet de loi ambitieux qui nous est soumis après qu'il a été enrichi par le Sénat dont nous pouvons saluer le travail équilibré, et résolument tourné vers le désenclavement des territoires.

Après plus de cinquante heures d'examen en commission, nous avons encore affermi et relevé cette ambition. On peut citer comme exemple l'inscription dans le projet de loi d'une feuille de route claire de transition écologique des mobilités,

permettant d'asseoir et de consolider l'ambition de la France de mener cette transition au niveau européen pour atteindre avec ses partenaires la neutralité carbone dans l'Union européenne d'ici à 2050.

Mes chers collègues, la mobilité est au cœur de la vie de chacun de nos concitoyens. C'est en cela que l'étude de ce projet de loi constitue un moment particulier. Nous touchons du doigt le sens noble de la politique, et la nature même de notre mandat et de notre engagement fondé sur la volonté partagée de faciliter la vie de nos concitoyens, et de leur apporter un changement concret. La loi d'orientation des mobilités nous offre cette chance.

C'est pourquoi, ensemble, nous devons garder un objectif en ligne de mire : celui de servir, de servir l'intérêt de l'usager en simplifiant la mobilité au quotidien sur tous les territoires, au-delà de toute considération. C'est à cette seule condition que nous rendrons à chaque Français la liberté de se déplacer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

**Mme Valérie Lacroute.** Dix-huit mois après les Assises nationales de la mobilité, le projet de loi d'orientation des mobilités arrive enfin à l'Assemblée nationale. Ces Assises consacrées prioritairement aux transports du quotidien avaient fait émerger beaucoup de réflexions et de propositions. Elles avaient également suscité beaucoup d'attentes dans différents domaines : mobilité partagée, douce, inclusive ; mobilité connectée ; gouvernance ; sécurité des modes de transport et sûreté dans les transports ; mobilités plus propres ; logistique mieux partagée et mieux intégrée dans les villes.

Cette démarche a été complétée par la remise d'un rapport du Conseil d'orientation des infrastructures établissant les grandes priorités en matière de programmation des investissements pour les vingt prochaines années, et précisant les ressources nécessaires pour accompagner ce programme. Bref, tout était prêt pour une loi d'orientation des mobilités ambitieuse et aboutie, trente-cinq ans après la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Le Sénat, saisi du projet de loi avant l'Assemblée nationale, ne s'y est pas trompé : il a voulu faire de ce texte une loi ambitieuse ramenant en début de projet de loi la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037. Le texte adopté par le Sénat, dont la commission du développement durable de l'Assemblée nationale a commencé l'examen il y a dix jours, a fait l'objet de plus de cinquante heures de débats et de près de 3 000 amendements, démontrant ainsi l'importance du sujet et la qualité de nos débats – j'en profite pour remercier Mme Barbara Pompili, la présidente de la commission.

Ces chiffres démontrent aussi que nous avons affaire à un texte partiellement abouti tant il est vrai que de multiples sujets ont été renvoyés au débat en séance publique, malgré votre présence en commission, madame la ministre, et tant le nombre d'amendements déposés par nos collègues de la majorité laissait penser que le texte ne les satisfaisait pas.

Aussi, l'examen en séance que nous entamons aujourd'hui laisse présager de nombreux débats avec l'examen de 3 400 amendements au cours de discussions organisées, en application de la règle du temps programmé, sur cinquante heures.

Parce que mon temps de parole est limité, je privilégierai les sujets d'inquiétude ou de désaccord qui subsistent dans ce texte assez technique dont l'ambition politique reste en deçà de nos priorités.

En effet, l'ambition politique passe par une ambition budgétaire nécessaire pour aider nos concitoyens et nos entreprises à financer leur propre transition écologique. Le résultat des élections européennes vient de nous le rappeler. Cette ambition est aussi nécessaire pour aider les collectivités à financer de nouvelles mobilités sur tous les territoires, même les plus enclavés. Elle est également nécessaire pour que l'État lui-même investisse dans la régénération, la modernisation et le renouvellement des infrastructures de transport, et qu'il réponde prioritairement aux besoins de mobilité du quotidien, en veillant à un aménagement équilibré du territoire. Le débat sur le maintien des petites lignes en est un bon exemple. Or, le compte n'y est pas.

Cette ambition budgétaire n'est pas au rendez-vous. Le projet de loi ne donne pas à l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, des moyens suffisants pour atteindre les priorités fixées par le Président de la République lui-même. Le Conseil d'orientation des infrastructures l'observe lui-même. C'est un comble !

En fait, l'AFITF, qui, notons-le, sert uniquement de boîtes aux lettres pour financer les politiques de transport élaborées par le directeur du ministère des transports, coûte, en frais de fonctionnement, près de 700 000 euros par an...

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous avez raison !

**Mme Valérie Lacroute.** Mais, paradoxalement, pour la période 2019-2023, il lui manque 1,3 milliard d'euros.

Madame la ministre, à défaut de chercher à créer de nouvelles taxes sur les ménages ou les entreprises, ou à capter des surplus de recettes destinées initialement à autre chose, vous disposez d'une solution simple et efficace pour répondre aux besoins de mobilité des Français : la TICPE – la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

Cet impôt, payé par la grande majorité des contribuables, devrait rapporter près de 37 milliards d'euros en 2019, dont seulement 1,2 milliard alloué à l'AFITF, l'État se servant toujours plus généreusement au passage, d'ailleurs, pour combler un déficit croissant. Vous avez donc là de quoi financer les politiques de transport attendues sur nos territoires.

Faciliter la mobilité pour tous et dans tous les territoires, cela passe aussi par une gouvernance mieux organisée, respectueuse des compétences de chaque collectivité et plus ambitieuse, notamment par la possibilité donnée aux régions de s'emparer des questions de mobilité si les collectivités de proximité ne peuvent le faire. En ce domaine, le texte représente, je crois, une réelle avancée, mais celle-ci ne doit pas restreindre la décentralisation : gardons-nous d'interdire à une autorité locale compétente de reprendre la main sur la mobilité lorsque, en accord avec la région, elle se sentira prête à l'organiser dans son territoire, ou d'alourdir les contraintes des mêmes autorités organisatrices en leur imposant des règles qui relèvent plutôt de l'urbanisme, et ce faisant de les décourager avant qu'elles aient proposé des offres.

Faciliter la mobilité pour tous, c'est aussi traiter la question toute particulière des transports en Île-de-France. De nombreuses questions restent en suspens, qu'il s'agisse du statut des salariés en cas d'ouverture à la concurrence, du covoiturage, de l'indemnisation des usagers en cas de perturbation pour travaux ou du délai du préavis de grève.

Faciliter la mobilité pour tous, c'est encore offrir plus de moyens de transport à nos concitoyens. Ne détournons donc pas le versement mobilité de son usage initial en permettant la gratuité des réseaux, et ne rendons pas le forfait mobilité durable obligatoire pour les employeurs, qui contribuent grandement au financement des transports.

Au-delà de ces questions relatives au financement et à la gouvernance, indispensables à la mise en œuvre d'une mobilité pour tous, le projet de loi en aborde une multitude d'autres, auxquelles les débats en commission n'ont pas permis de répondre : elles furent renvoyées à l'examen en séance, à des négociations ou à des réunions de travail ultérieures. C'est le cas pour la sûreté dans les transports : sur ce sujet, vous le savez, madame la ministre, le débat reste entier. Obliger une entreprise de service public à reclasser, à quelque poste que ce soit, un salarié que l'État estime dangereux paraît difficilement conciliable avec l'obligation d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

Il en va de même pour le refus d'élargir la liste des fonctions sensibles, pour lesquelles un salarié peut faire l'objet d'une enquête administrative en vue de vérifier la compatibilité de son profil avec la sûreté des personnes et des biens – les agents chargés de la maintenance et du contrôle du matériel roulant, par exemple –, pour le refus d'obliger une personne ayant commis une infraction comportementale de justifier de son identité – en clair, un individu qui fume dans un wagon ou tire la sonnette d'alarme sans motif sérieux n'aura pas à justifier de son identité – ou pour le refus de sanctionner un individu n'ayant ni titre de transport, ni pièce d'identité. Ces sujets, sérieux, méritent une attention particulière de votre part, dans l'intérêt de nos concitoyens et des entreprises qui transportent chaque jour des millions de voyageurs, lesquels doivent pouvoir se déplacer en toute sécurité.

Faciliter la mobilité pour tous, c'est aussi s'attacher à ne pas alourdir les contraintes pour les opérateurs de transport – obligation d'emport de vélo dans les autocars ou présence d'un GPS dans l'ensemble d'entre eux, par exemple –, fixer une trajectoire réaliste pour la sortie du diesel et faciliter l'accès à la profession.

Difficile, madame la ministre, d'aborder tous les sujets visés par le projet de loi en seulement dix minutes. Je veux toutefois en évoquer un dernier : la limitation à 80 kilomètres/heure sur les routes secondaires depuis juillet 2018.

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est un vrai problème !

**M. Jean-Yves Bony.** Eh oui !

**Mme Valérie Lacroute.** En commission, nos collègues de la majorité ont donné la possibilité aux présidents de conseil départemental de relever la vitesse maximale autorisée sur certains tronçons, excluant du dispositif les routes nationales gérées par l'État. Cette décision n'est ni cohérente, ni sérieuse.

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

**M. Vincent Descoeur.** Elle n'est pas raisonnable !

**Mme Valérie Lacroute.** De deux choses l'une : ou l'on en revient à la rédaction du Sénat, ou le Gouvernement reste sur sa position et assume sa décision initiale. De fait, ce n'est pas ce genre de décisions qu'attendent les associations de victimes d'accidents mortels. Aussi, madame la ministre, je vous proposerai, à l'article 31, des mesures visant à responsabiliser les automobilistes : faire de l'usage du téléphone portable, ou de la prise de médicaments de niveau 3 – comme lors de l'accident dramatique de Millas, qui a coûté la vie à plusieurs

collégiens –, une circonstance aggravante en cas d'accident mortel. Je vous invite même à faire vôtre ces amendements et à inviter la majorité à les soutenir, dans l'intérêt des familles de victimes.

De longs débats sont attendus, puisque ce projet de loi fait l'objet de plus de 3 400 amendements. En sortira-t-il une loi ambitieuse et aboutie? Nous l'espérons tous. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

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

**Mme Aude Luquet.** Je commencerai par un petit rappel historique. C'est aux Romains, bâtisseurs infatigables, que nous devons l'origine du mot « route », lequel renvoie à la construction d'une voie qui rendait nécessaire la « rupture » des obstacles. Nous n'avons eu de cesse, à travers les siècles, de tracer des routes. Terrestres, maritimes ou aériennes, elles nous ont guidés vers des horizons toujours plus lointains, nous faisant franchir les nombreux obstacles qui se dressaient devant nous. Malgré tout, certains d'entre eux persistent et d'autres apparaissent, soulevant de nouveaux défis à relever.

On l'a rappelé, plus de trente-cinq ans nous séparent de la LOTI, dernière grande loi sur les transports. Le temps était donc venu de proposer un nouveau texte qui soit à la hauteur des besoins de nos concitoyens et prépare l'avenir. Nous devons accompagner le développement des mobilités partagées et la transformation numérique en cours.

Comment? En garantissant les meilleurs outils pour multiplier les offres de transport sur l'ensemble du territoire et en rendant nos déplacements plus durables, connectés et autonomes. Plus aucun espace ne doit être abandonné. Nous devons collectivement lever les obstacles qui subsistent et corriger les inégalités qui se sont creusées au fil des années, résultats d'investissements insuffisants dans nos transports du quotidien. Un chiffre symbolise ce constat: 73 % des Français n'ont pas accès, aujourd'hui, à un réseau de transports en commun.

Les défis sont donc nombreux. Pour beaucoup, le premier d'entre eux est l'assignation à résidence, sentiment qui peut avoir différentes sources: une offre de mobilité insuffisante, voire inexistante, un handicap ou des moyens financiers limités, qui ne permettent pas de se déplacer correctement. Il ne s'agit pas, ici, d'opposer les villes aux campagnes mais, lorsqu'une partie de nos concitoyens attendent des transports de meilleure qualité, d'autres attendent tout simplement une alternative à la voiture individuelle.

Tout l'enjeu de la loi d'orientation des mobilités est donc de fournir les conditions favorables qui permettront d'offrir à chacun de nos concitoyens une solution de mobilité pertinente au juste prix. Nous saluons la volonté de couvrir 100 % du territoire par une autorité organisatrice des mobilités, en vue de lutter contre le sentiment d'abandon ressenti par une partie de la population, notamment dans les zones peu denses. Afin de résorber les fractures territoriales et sociales qui se sont creusées, nous devons associer à cette réforme des investissements à la hauteur des enjeux, sans quoi nous n'y parviendrons pas.

L'autre enjeu fondamental, parallèlement au développement de nouvelles solutions de mobilité, est l'ouverture des données de mobilité, afin d'offrir une billettique plus intégrée et de développer la multimodalité. En ce domaine, des innovations émergent chaque jour. Il nous faut les encourager et les accompagner pour que soient proposées, demain, en tout point du territoire, une, voire plusieurs solutions de mobilité, combinables pour effectuer son trajet. Ces solutions doivent aussi prendre en compte les personnes en situation

de handicap et à mobilité réduite, de façon à assurer, enfin, une plus grande égalité d'accès aux transports. Donnons-nous les moyens de développer une véritable mobilité inclusive et solidaire.

Au-delà de ce qui est prévu dans ce projet de loi – tarifs préférentiels ou ouverture des données d'accessibilité –, nous devons aller plus vite pour rendre nos transports plus accessibles, notamment nos gares. À Melun, ville préfecture de ma circonscription, comme ailleurs, nombre d'élus et d'associations se battent au quotidien pour améliorer l'accessibilité des infrastructures.

Le sentiment d'assignation à résidence peut également résulter du coût du transport, lequel pèse lourdement dans le budget des ménages les plus fragiles et, souvent, les plus éloignés des zones d'emplois et de services. Par exemple, le budget transport d'une personne qui vit en milieu rural est de 20 % plus élevé que celui de l'habitant d'une ville. Nous devons réduire ces disparités, qui creusent un peu plus les inégalités.

Le forfait de mobilité durable est, à cet égard, l'une des réponses apportées par le texte. Il permettra aux employeurs de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par leurs salariés, ce qui constitue un soutien supplémentaire. De plus, il favorisera les déplacements vertueux, notamment par la promotion du covoiturage. Le recours à des énergies alternatives plus durables et moins chères que l'essence ou le diesel est une autre réponse.

Cela nous amène au second enjeu, l'empreinte écologique de nos déplacements. En France, plus d'un tiers des émissions de CO<sub>2</sub> et un cinquième des émissions de particules fines proviennent des transports. Au-delà de leur impact sur le climat, ces émissions ont un effet direct, au quotidien, sur la qualité de l'air. Nous devons limiter la pollution atmosphérique, de même que nous devons lutter contre les nuisances sonores, sources de nombreuses pathologies chez les personnes qui les subissent chaque jour.

Nous nous félicitons qu'ait été voté, en commission, un amendement du groupe MODEM tendant à rendre obligatoire la prise en compte de la pollution sonore pour tout projet d'infrastructure. Nous défendrons à ce sujet, en séance, des amendements complémentaires.

Nous devons accompagner nos concitoyens et les aider à adopter des habitudes de transports plus durables. Pour verdir nos déplacements, plusieurs dispositions vont dans le bon sens: le forfait mobilité durable, dont j'ai parlé, la promotion des mobilités actives, le maillage du territoire en stations de recharge et d'avitaillement en énergies alternatives ou la création de zones à faibles émissions.

Si de nombreuses mesures sont positives, nous pouvons aller plus loin sur certains aspects. Aussi le groupe MODEM et apparentés défendra-t-il des amendements de nature à compléter utilement le projet de loi. Sur la promotion des énergies et carburants alternatifs, je laisse à mon collègue Bruno Duvergé le soin de développer notre vision.

Face aux attentes légitimes de nos concitoyens sur l'ensemble du territoire et aux exigences environnementales, que nous ne pouvons plus déléguer aux générations futures, les enjeux sont donc nombreux. Pour y répondre, ce projet de loi a une ambition: celle d'engager résolument notre pays dans la voie de la mobilité du XXI<sup>e</sup> siècle. Soyons collectivement au rendez-vous. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur de nombreux bancs du groupe LaREM.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Dharréville.

**M. Pierre Dharréville.** Avant toute chose, je tiens à préciser que la rédaction de la présente intervention n'a pas été déléguée à un cabinet d'avocats. Que de votre côté, madame la ministre, vous y ayez eu recours n'est pas fait pour nous rassurer sur vos intentions; c'en est même un symbole éloquent, le symbole d'un certain culte de la sous-traitance des responsabilités publiques.

Or nous sommes ici face à des enjeux majeurs, ceux du droit aux transports, de nos déplacements, de l'énergie qu'ils consomment et des émissions qu'ils produisent. Vous parlez de « mobilité » pour décrire une réalité que, peut-être, vous croyez inventer, et dont on se demande si, par le truchement de cette langue surfaite apprise dans les écoles de marketing, elle ne révèle pas l'exigence d'adaptabilité des personnes qui est de mise sous l'empire du libéralisme.

Je vous cite, vous – ou l'avocat de la défense : « Une évolution est ainsi nécessaire pour ajouter à cet État bâtisseur, à cet État organisateur, un État régulateur, un État qui permet, qui protège et qui prépare l'avenir, un État qui libère l'initiative des entreprises, qui leur permet d'innover sur le plan technologique et qui les aide à déployer ces innovations : covoiturage, information et billettique multimodale, véhicules en libre-service ou autonomes... »

L'initiative des entreprises financée par des fonds publics : on retrouve, encore et toujours, ce trouble obsessionnel compulsif de s'en remettre à la clairvoyance et à la vertu discutables du marché, partant de diluer la responsabilité publique dans la confusion des acteurs. En guise d'État régulateur, on risque surtout d'avoir un État croupier et, pour finir, un État croupion, seulement bon à pondre des appels d'offre et des appels à manifestation d'intérêt.

Promulguée à l'été 2010, la loi d'application des mesures du Grenelle de l'environnement n'a cessé, depuis, d'être foulée aux pieds. Elle fixait notamment l'objectif de porter la part modale du transport non routier et non aérien de 14 % à 25 % à l'horizon de 2022. Presque dix ans après la définition de cet objectif, la part du ferroviaire dans le transport de marchandises, qui était encore de 29,2 % en 1985, atteint péniblement les 10 %. A contrario, la part modale du transport routier atteint 88 %, contre 82,6 % en 2008. Loin des objectifs fixés, il s'agit donc de reculs significatifs.

Face à ce constat, un véritable électrochoc est nécessaire : l'État doit prendre la mesure de cette tendance lourde, assumer ses responsabilités et organiser le rééquilibrage modal dans le transport de marchandises au profit des modes de transport les moins polluants et les moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Mais nous ne voyons pas réellement émerger une telle ambition, même en paroles. Avec son nouveau pacte ferroviaire, le Gouvernement a au contraire étendu la logique mortifère de la concurrence libre et non faussée au transport ferroviaire de voyageurs, ce qui a eu pour conséquence prévisible des réductions de capacités et d'offre dans de nombreux territoires, sans que soient consentis les efforts tarifaires qui auraient pu faciliter le développement du recours à ce mode de transport. On ne peut pas se plaindre des émissions de gaz à effet de serre et des problèmes sanitaires liés aux émissions de particules tout en se refusant à assumer le rôle qui revient à la puissance publique en la matière. D'un côté, il y a les mots; de l'autre, les actes.

On a vu ce que donnaient la casse des outils publics du fret ferroviaire, la libéralisation des trajets de voyageurs en autocar, la réduction des investissements publics dans les infrastructures. Pourquoi donc accentuer encore le désengagement de l'État vis-à-vis des liaisons ferroviaires pour les

voyageurs? Pourquoi se priver d'outils d'intervention et de contrôle comme ADP? Pourquoi pratiquer des politiques ruineuses de privatisation comme on l'a fait pour les autoroutes? Pourquoi glorifier les modèles low cost qui détruisent les emplois et le service rendu? Pourquoi ouvrir les vannes des politiques européennes de dérégulation du marché des transports? Au fond, c'est à cause de ces choix que la politique de transport tourne depuis des années à la litanie de promesses non tenues, à la liste de rendez-vous manqués pour le quotidien comme pour la planète. Mais les rendez-vous ne sont pas ratés pour tous... Ainsi va la privatisation du monde.

En des termes choisis, vous évoquez les transformations des modèles économiques dans le monde des transports, qui effacent, dites-vous, la frontière entre démarche individuelle et réponse collective. Le numérique est capable d'améliorer nos vies; il fait aussi prospérer des modèles coopératifs et collaboratifs; mais, de votre côté, vous laissez prospérer une confusion qui blanchit l'ubérisation de ses méfaits. Car ce nom – ubérisation – est bien celui d'une nouvelle régression sociale et de la jouissance arbitraire de l'espace public par des plates-formes. Qui peut garantir qu'en sortiront des réponses adaptées aux enjeux considérables qui devraient nous occuper?

Il convient en revanche d'affirmer ce que Bernard Birsinger appelait le « droit à la ville » – un droit face auquel la métropolisation forcée a montré ses insuffisances; nous, dans les Bouches-du-Rhône, en savons quelque chose.

À la lecture de l'exposé des motifs, l'ambition du Gouvernement se révèle inférieure à celle, pourtant déjà timorée, qu'exprimait le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures. C'est pure rhétorique que de balayer d'un revers de main la nécessité d'un effort d'investissement pour afficher la priorité donnée à l'entretien: les deux ne devraient pas s'opposer. Cette impasse aura un coût écologique élevé.

En dehors de la résorption des nœuds ferroviaires dans certaines métropoles, de la poursuite des efforts de régénération concentrés sur le réseau dit structurant et de la réalisation de quelques grands projets déjà lancés, le rail est particulièrement mis à la diète. Les besoins, pourtant, sont immenses. Dans mon territoire, autour du port de Fos et de Marseille, le transport des marchandises par le fer nécessiterait des efforts considérables, tandis que le transport des voyageurs accuse un incroyable retard, dans lequel l'État a une grande part.

Le Gouvernement met en avant la hausse de 40 % des investissements entre le précédent quinquennat et le quinquennat actuel, oubliant de dire qu'elle survient après une période caractérisée par une chute importante des investissements, en conséquence, notamment, de la suppression de l'écotaxe. En outre, lors des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, l'ensemble des acteurs concernés étaient parvenus à un consensus sur un financement ambitieux des infrastructures de transport: 15 milliards d'euros au cours du quinquennat, l'objectif étant de tendre vers 22 milliards d'euros pour répondre à l'ensemble des besoins identifiés dans les territoires. Mais vous êtes encore et toujours en dessous de ces chiffres.

Il est également à craindre que vos choix ne viennent aggraver les déséquilibres territoriaux, l'inégalité d'accès aux transports, le dumping social et environnemental. Le Conseil économique, social et environnemental ne dit pas autre chose. Que lui répondez-vous quand il préconise de « définir des normes sociales communes dans tout le secteur [...], en organisant une concertation nationale avec

les partenaires sociaux » et « recommande au législateur de veiller à assurer une protection sociale de qualité à chaque travailleuse et travailleur du secteur des mobilités » ? Que lui répondez-vous quand il « recommande [...] de prendre en compte, pour l'évaluation de l'efficacité environnementale de chacun des modes, l'ensemble des externalités transports afin d'encourager le report modal sur ceux plus vertueux » ? Que lui répondez-vous quand il suggère d'« ouvrir la réflexion sur la contribution actuelle du fret routier » ?

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi transforme le droit au transport, consacré par la loi d'orientation des transports intérieurs – LOTI – de Charles Fiterman, en droit à la mobilité, selon une approche qui ne considère plus comme des enjeux fondamentaux l'accès aux transports collectifs ni les préoccupations touchant l'aménagement du territoire. Loin d'être anecdotique, ce changement sémantique, qui se veut révélateur d'un changement de paradigme, vise à accompagner la mobilité professionnelle – c'est-à-dire une précarisation des salariés et un pouvoir accru des acteurs privés. Le secteur des transports n'est d'ailleurs plus envisagé que du point de vue du « marché de la mobilité ». Il s'agit donc d'envisager les choses au prisme de l'individu et d'individualiser la responsabilité, comme on l'a vu à propos de nombreux autres sujets. On peut douter que cette approche débouche sur la révolution nécessaire – et sur la justice sociale et territoriale que vous avez invoquée tout à l'heure, madame la ministre, un gros surligneur à la main – dès lors que l'État parvient à se défausser encore davantage.

Il faudrait pourtant se donner les moyens de proposer des solutions adaptées aux enjeux, cohérentes s'agissant de l'aménagement et des réseaux et innovantes en matière tarifaire grâce à des dynamiques de gratuité dont on a pu mesurer le succès dans plusieurs territoires, dont celui d'Aubagne, dans les Bouches-du-Rhône. Mais comment est-ce possible si l'on tourne le dos au développement des transports publics, comme vous le faites en ouvrant à la concurrence le réseau francilien ? Le report modal est un enjeu central que vous refusez d'affronter alors que le secteur du transport est le principal émetteur de gaz à effet de serre, dont 95 % est dû à la route. Au début du siècle, la part des salariés dont le trajet quotidien du domicile au travail durait plus d'une heure et demie avait augmenté de 12 à 16 % en douze ans, tandis que deux tiers des actifs travaillent hors de leur commune de résidence et que la moitié d'entre eux doivent effectuer une navette quotidienne de plus de quinze kilomètres.

Si la mobilité est mieux assurée en zone urbaine – quoique cela ne soit pas toujours vrai, j'en sais quelque chose étant donné la métropole où je suis élu –, elle demeure victime de la congestion routière et contribue grandement à la pollution atmosphérique, ce qui conduit régulièrement la France à enfreindre les limites autorisées d'émissions de polluants atmosphériques au sein des agglomérations. La pollution de l'air, imputable aux trois quarts aux transports, représente un véritable fléau sanitaire – 42 000 à 45 000 personnes meurent prématurément à cause des particules fines – et entraîne des dépenses qui se chiffrent en milliards, des milliards que nous pourrions investir dans la révolution des transports. C'est un problème que connaissent bien les habitants du pourtour du golfe de Fos, et c'est un enjeu majeur. Il y a urgence : il faut agir !

Nous défendrons des amendements visant à replacer le transport dans une perspective publique, collective et écologique. Vous faites comme si les solutions de mobilité émergentes et le modèle des start-up pouvaient tenir lieu de services publics et de politique publique. Pour notre part, nous proposons de confier aux autorités organisatrices

de la mobilité la responsabilité du report modal vers les transports en commun terrestres et vers les mobilités actives, de développer la gratuité totale ou partielle des transports urbains, en commençant par les transports scolaires, de rendre obligatoire le versement par les employeurs du forfait mobilités durables et la prise en charge totale des frais de transport collectif urbain pour les personnes au SMIC.

Une large majorité s'accorde aujourd'hui pour reconnaître l'urgence écologique. Si celle-ci peut appeler un débat sur les solutions, sur les transitions, sur les mutations nécessaires, il faut sans attendre prendre des dispositions concrètes qui nous rendent collectivement maîtres des enjeux. Car c'est le sentiment de n'avoir pas de prise, le spectacle d'un renoncement à l'action qui sont insupportables.

Or votre discours sur la mobilité ne saurait y remédier – surtout si la mobilité est davantage subie que voulue et devient le lieu de nouvelles inégalités sociales. Avec d'autres, le sociologue Christophe Mincké soulève ces interrogations : l'ultramobilité ne relève-t-elle pas trop souvent de l'injonction à la modernité ? Ne devient-elle pas une fin en soi, dans un monde où la norme serait le mouvement perpétuel ? Est-elle toujours une liberté ? Ne se mue-t-elle pas, au contraire, en une servitude insoutenable au niveau individuel comme collectif ?

Votre politique fait l'impasse sur ces interrogations nécessaires. Votre mobilité s'apparente à une fuite et relève, de fait, du délit de fuite : fuite devant la responsabilité qui incombe à la puissance publique, devant l'urgence climatique, devant l'exigence de repenser notre rapport à la mobilité et nos modes de vie pour les adapter non aux besoins du capital mais aux aspirations, à l'émancipation, et au soin de la planète. Vous l'aurez compris, nous ne vous suivrons pas dans cette cavale. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.*)

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

**M. Stéphane Demilly.** Le présent projet de loi, on l'a dit, est attendu de longue date, trente-sept ans après la loi d'organisation des transports intérieurs – LOTI – de 1982. Il a fait l'objet d'un long travail de concertation lors des Assises nationales de la mobilité. Espérons que ce travail préparatoire et le projet sur lequel il a débouché répondront au bout du compte aux attentes de nos concitoyens.

En effet, la mobilité est absolument indispensable à toutes les étapes de la vie. La présidente de la commission l'a rappelé : elle est nécessaire à tous les citoyens, quels que soient leur statut, leur âge, leur lieu de résidence, qu'ils soient actifs ou retraités, demandeurs d'emploi ou étudiants. Que l'on vive en ville ou à la campagne, dans une métropole ou dans une commune isolée, on a toujours besoin de se déplacer pour étudier, pour travailler, pour se soigner, pour mener une vie sociale ou culturelle épanouie. Même les nouvelles formes de travail – télétravail, coworking – ne feront pas disparaître la mobilité ; elles la feront simplement évoluer. La mobilité sur une courte distance et la logistique des derniers kilomètres, souvent parcourus en voiture, sont ainsi des enjeux essentiels.

L'objectif principal de ce texte est la disparition des « zones blanches » de mobilité. Or, quand on parle de zones blanches, je ne peux m'empêcher de penser à la téléphonie mobile... J'espère que nous serons plus efficaces en matière de mobilité qu'en ce qui concerne le téléphone portable – et internet, quoique dans une moindre mesure, les départements s'étant emparés de l'affaire : les réserves d'Indiens

privés d'accès à la téléphonie mobile que je dénonce depuis quinze ans dans cet hémicycle sont toujours aussi nombreuses ! (*M. François Ruffin applaudit.*)

**M. Thierry Benoit.** Excellent !

**M. Stéphane Demilly.** Si les évolutions que propose le texte en matière de compétences vont dans le bon sens, cet objectif impliquera que l'on laisse les territoires expérimenter, innover et trouver les solutions adaptées à chaque bassin de vie. Vous l'avez dit, madame la ministre : faisons confiance aux élus locaux.

Le texte comporte un ensemble varié de bonnes mesures techniques, visant en particulier à résoudre des problèmes de mobilité urbaine, mais, concernant la ruralité, il ne propose pas de véritable changement permettant de remédier à la dépendance à la voiture. Ce n'est pas là une critique aveugle de ma part : les solutions ne sont pas évidentes ; en outre, quand on s'installe en pleine campagne, on sait bien que le métro, le bus ou la ligne de TGV ne sont pas à portée de main, et il est trop facile de déplorer un jour la quiétude et l'éloignement que l'on cherchait la veille !

Le texte a le mérite d'aborder des sujets indissociables les uns des autres, tels que l'urgence environnementale et les infrastructures, même si, sur ces points, le projet du Gouvernement reste flou quant aux recettes – notamment leurs modalités d'obtention – qui permettront de réaliser les projets d'investissement.

Le projet contient des propositions gouvernementales qui vont incontestablement dans le bon sens, comme le montrent les fortes attentes dont elles faisaient l'objet. S'agissant par exemple des systèmes de libre-service intégral sans station, dits *free floating*, il était urgent de réguler un secteur qui s'est développé de manière totalement spontanée et incontrôlée. C'est branché, simple d'utilisation, écolo et ça donne des sensations, mais – si vous me permettez l'expression – quel foutoir ! Face à l'explosion de ces engins de déplacement personnel, il est urgent de mettre de l'ordre et de créer des règles de circulation spécifiques, tant l'anarchie commence à régner sur les trottoirs et les voies de circulation. La remarque vaut autant pour ceux de ces nouveaux engins grisants qui sont en mouvement que pour ceux, à l'arrêt, qui jonchent les trottoirs, parfois par centaines, entre deux utilisations, tels des déchets à l'abandon. Des précisions sur le régime d'assurance de ces engins et de leurs conducteurs doivent encore être apportées. J'imagine que nous aurons de longs échanges à ce sujet.

Concernant le vélo, c'est la première fois, me semble-t-il, qu'un gouvernement insiste autant sur le retour de sa pratique dans nos villes et dans les territoires périurbains.

C'est un mode de déplacement plein de vertus : économe, propre et excellent pour la santé. Les pays du Nord peuvent en la matière largement nous inspirer.

**M. Pierre Cordier.** Il faut créer des pistes cyclables !

**M. Stéphane Demilly.** Le présent texte est également l'occasion d'entériner une stratégie et une programmation des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037. C'est assez rare pour être souligné. Gageons que cette programmation et les engagements pris seront tenus.

Parmi les grands projets structurants pour notre pays, et vous m'en voudriez de ne pas le citer, il y a le canal Seine-Nord Europe (*Sourires*) et l'article 36 régionalisant la société

de projet du canal. Grand projet politique européen aux vertus infrastructurales, économiques et environnementales incontestables,...

**M. Jean-Marie Sermier.** Mais pas incontestées !

**M. Stéphane Demilly.** ...financé à 50 % par l'Union européenne, il reste à clarifier le mode de financement de la part de l'État français de cette liaison Seine-Escaut. Le temps du débat est terminé et, dans les Hauts-de-France, nous attendons les pelleuses avec une impatience qui commence à atteindre ses limites.

Quelques jours après des élections où les populistes de tout poil ont tapé à bras raccourcis sur l'Europe en en faisant le bouc émissaire de tous les problèmes nationaux, hâtons-nous de montrer à nos concitoyens que l'Europe sait construire, sait tenir ses engagements et sait à nouveau faire rêver nos populations. Les milliers d'emplois directs et indirects que créera ce chantier pluriannuel, dans une région défavorisée, répond à toutes les attentes du monde moderne : des liens infrastructurels entre les peuples européens, des transports massifiés peu polluants et du travail, oui : du travail pour nos jeunes. Je n'ai d'ailleurs pas compris, madame la ministre, que vous n'avez pas décidé de vous emparer de ce projet lors de la campagne des élections européennes.

Vous aviez là en effet la possibilité de mobiliser, de montrer du concret et, je vous l'ai dit, de faire à nouveau rêver avec ce magnifique projet, qualifié maladroitement, il y a quelques jours, de « pharaonique » par François de Rugy. Madame la ministre, emparez-vous de ce dossier, ne vous laissez pas influencer par quelques « technos » qui n'ont rien compris ou plutôt qui ne veulent rien comprendre, soyez la ministre du canal Seine-Nord Europe (*Sourires*) et redonnez de l'espoir à nos populations du Nord qui ont crié leur désespoir il y a huit jours.

Je quitte ma barge de 4 400 tonnes, l'équivalent de 220 camions, qui demain voguera sur le canal pour en revenir au projet de loi initial. Nous partageons, et comment pourrait-il en être autrement, votre objectif de décarbonation des transports terrestres d'ici à 2050. Pour cela, vous proposez d'interdire la vente de véhicules thermiques neufs d'ici à 2040. Reste à préciser le mode opératoire. Allons-nous interdire à des citoyens français de revenir sur le territoire national avec des véhicules thermiques neufs qu'ils auront achetés à l'étranger ? Allons-nous interdire aux visiteurs étrangers de venir à bord de leur véhicule thermique ? On le perçoit bien, sur ce sujet comme sur d'autres : une harmonisation européenne est indispensable sur le plan environnemental et sur le plan économique, les deux étant par nature étroitement liés.

Permettez-moi de cibler quelques points spécifiques. Je commencerai par la limitation de la vitesse à 80 kilomètres par heure sur les routes secondaires. Le Sénat a voté une règle nouvelle qui permet aux préfets et aux présidents des départements de relever cette limitation de vitesse sur les routes dont ils ont la gestion. En commission, la majorité a restreint cette possibilité aux seuls présidents des départements. Avouez qu'il eût été préférable d'y réfléchir bien en amont de cette décision unilatérale.

**M. Pierre Cordier.** Très juste !

**M. Stéphane Demilly.** Je m'interroge sur la multiplicité, donc sur la lisibilité des règles futures de circulation routière, qui vont différer d'un département à l'autre – parfois sur la même route départementale.

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

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

**Mme Valérie Lacroute**. Incohérent !

**M. Bruno Millienne**, *rapporteur*. Nous respectons le principe de libre administration des collectivités territoriales.

**Mme Barbara Pompili**, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Nous nous en remettons à la sagesse des territoires.

**M. Stéphane Demilly**. Autre point qui me tient à cœur : je déplore un grand absent, dans ce projet de loi, le biocarburant. Le E85 est aujourd'hui le moins cher à la pompe, autour de 60 centimes le litre, soit environ un euro de moins que les autres carburants, ce qui peut représenter 50 euros d'économie pour un plein selon les véhicules. Ce carburant a un bon bilan carbone et permet de réduire très significativement les émissions de dioxyde de carbone. De plus, cette énergie constitue un débouché non négligeable pour l'agriculture française, notamment pour les filières sucrières et amidonnières confrontées à des défis économiques majeurs du fait de la fin des quotas sucriers. Il suffit de suivre le douloureux épisode Südzucker et de ses sites industriels d'Eppeville, dans la Somme, et de Cagny pour bien appréhender la situation.

Plusieurs régions de France ont décidé d'accompagner la conversion des véhicules essence au bioéthanol E85 par l'installation de boîtiers homologués, épargnant ainsi à nos concitoyens l'achat d'une nouvelle voiture. Votre collègue ministre de la transition écologique et solidaire, François de Rugy, a très bien résumé, cette fois-ci,...

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

**M. Stéphane Demilly**. ...l'intérêt de l'éthanol en déclarant, en séance publique le 21 novembre dernier : « Le bilan carbone de l'éthanol, c'est-à-dire les émissions de CO<sub>2</sub> sur l'ensemble de son cycle de production, est beaucoup plus faible évidemment que celui de l'essence issue du pétrole. Cette filière mérite donc d'être soutenue. Aujourd'hui, elle est compétitive. »

**Mme Barbara Pompili**, *présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Cette filière est déjà soutenue !

**M. Stéphane Demilly**. Je partage pleinement l'analyse de votre collègue même si, comme l'affirmait un ancien maire de Bordeaux... Michel de Montaigne : « C'est une belle harmonie quand le dire et le faire vont ensemble. » Or l'harmonie fait ici défaut. Les constructeurs automobiles français ne proposent aucun modèle Flex fuel, obligeant les particuliers à acheter le fameux boîtier de conversion pour pouvoir profiter de ce carburant alternatif ou à acheter une voiture étrangère. Je me réjouis cependant que le texte nous donne l'occasion de lancer le développement des biocarburants dans le transport aérien.

J'en viens pour finir aux nuisances sonores ou, plus généralement, au bruit, véritable fléau de santé publique que nous avons peu évoqué en commission. Certes, le texte y fait allusion mais nous vous proposons d'aller plus loin, notamment en renforçant les sanctions. En effet, les maires et tous ceux qui sont chargés de faire respecter le calme et la sérénité

se trouvent très souvent démunis pour lutter contre les nuisances engendrées par certains véhicules à moteur et pour faire cesser des comportements insupportables pour la population. Je pense aux boosters trafiqués, pétaradant. Je pense à ces automobilistes qui se croient en boîte de nuit dans leur voiture et qui font partager leur goût prononcé pour la techno à tout le quartier quelle que soit l'heure du jour et de la nuit.

**M. Jean-Marc Zulesi**. Quand ce n'est pas du rap !

**M. Stéphane Demilly**. On en sourit mais c'est un véritable fléau, un irrespect de l'autre qui provoque de l'incompréhension, de la rancœur et parfois des réactions reptiliennes violentes. Il faut vraiment se pencher urgemment sur ce problème du « vivre-ensemble ».

Il est pour moi temps de conclure.

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

**M. Stéphane Demilly**. Le projet de loi est utile, madame la ministre. Il fixe un cap et tente de répondre à des situations concrètes en proposant des solutions. L'attitude des députés du groupe UDI, Agir et Indépendants, à l'image de ce qu'elle fut en commission, sera constructive et nous souhaitons vraiment contribuer à améliorer le texte en séance. Nous abordons donc ce projet de loi, si important pour nos concitoyens, sans a priori et nous espérons que nos débats pourront avantageusement l'enrichir.

**M. Thierry Benoit**. Très bien !

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

**M. François Ruffin**. J'avais prévu de vous apporter une crevette mais, craignant de choper une amende, par lâcheté, j'y ai renoncé et l'ai laissée dans mon sac. Je souhaite en effet vous raconter une histoire de crevette. Celle d'une crevette pêchée en mer du Nord, sans doute aux alentours de Oslo, qui traverse douze frontières – Danemark, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, France, Espagne... –, et qui, par le détroit de Gibraltar, arrive à Tanger, soit un parcours de 3 700 kilomètres. La crevette se retrouve là-bas pour être dépiautée à moindre coût par des femmes qu'on surnomme les « femmes-crevettes » non parce qu'elles ne bénéficient pas d'un salaire minimum ni parce que leurs horaires de travail ne sont pas limités, mais à cause de l'odeur qui s'attache à elles du fait de leur activité et qui leur vaut d'être ostracisées. Ensuite, les crevettes sont renvoyées en Belgique, après un nouveau trajet de 2 300 kilomètres cette fois, dans les environs de Bruges, pour y être conditionnées et emballées. Elles auront donc parcouru la distance de 6 000 kilomètres au total.

Je pourrais raconter une histoire similaire avec un yaourt et peut-être viendra bientôt le tour des abricots, la question du train entre Rungis et Perpignan étant loin d'être réglée.

Même les routiers jugent cette situation absurde. Je me trouvais récemment sur l'aire de Passy, entre Chamonix et l'Italie. Jean-Claude, qui dégustait sa gamelle en compagnie de ses copains, m'a alors dit : « Tous les mercredis, je fais passer des bêtes. Je les amène des Pays-Bas jusqu'en Italie. Les porcs sont nés aux Pays-Bas mais, préparés en Italie, ils pourront bénéficier de l'appellation "jambon de Parme", les tranches ainsi étiquetées pouvant repartir vers le Nord de l'Europe. » Je m'attendais à un autre son de cloche, de la part des routiers ; je m'attendais qu'ils défendent leur boulot ; mais même eux trouvent cela absurde. « On charge des bobines de papier, m'ont-ils dit, de même grammage, de

même poids, à l'aller comme au retour, entre la France et l'Italie, on ne comprend pas ! » Et il en va de même pour le transport du bois.

Les conséquences en sont évidentes pour Fernand, qui habite à deux pas, à Chamonix. Il voit, depuis son jardin, lui qui a été guide de haute montagne, qui a gravi tous les sommets, les arbres changer – les épicéas s'assèchent –, la Mer de Glace reculer de trente à quarante mètres par an, des lacs se former là où il n'y avait que de la glace... On peut traduire ce ressenti de Fernand en statistiques : d'après le Livre blanc sur l'avenir de l'Europe, il était impératif de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 % par rapport à 1990 dans le secteur des transports, au lieu de quoi elles ont augmenté de 35 %. De la même manière, on nous incite à diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre au cours des vingt prochaines années, alors qu'on prévoit une hausse du trafic routier de 45 %. On peut certes espérer, d'ici là, un transport décarboné mais il est bien improbable d'imaginer qu'on compensera ainsi l'augmentation des gaz à effet de serre.

Or, qu'y a-t-il, dans le texte, sur ce qui me semble devoir être le gros morceau, à savoir le trafic de marchandises ? Rien. Sur les trottinettes, sur les bornes électriques, sur la concurrence entre auto-écoles, oui, mais sur le transport de marchandises, rien, comme s'il s'agissait d'un tabou, d'un interdit, d'un impensable, d'un angle mort, d'un point aveugle... Pourquoi ? Parce que c'est la clef de voûte de votre libre-échange : il faut que les marchandises circulent vite et à moindre coût. Voilà qui me rappelle une plaquette que j'avais trouvée dans les locaux de la Commission européenne, qui invitait les citoyens à utiliser des ampoules à basse consommation d'énergie, à vérifier la pression des pneus de leur voiture, à fermer le robinet quand ils se brossent les dents, à privilégier les déplacements à pied ou à bicyclette – mais qui ne contenait pas un seul mot sur le transport des marchandises.

C'est en effet la logique qui domine depuis cinquante ans, au sein de l'Union européenne : transporter plus vite et moins cher. « Plus vite » : il s'agit d'effacer les frontières, les barrières commerciales, douanières, monétaires et physiques avec la construction de milliers de kilomètres d'auto-route, avec la construction de tunnels – sous le mont Blanc, sous la Manche... –, de manière à raccourcir les distances et à abréger le temps de transport. « Moins cher » grâce au gazole détaxé, grâce au fait que les camions ne paient pas la chaussée qu'ils détruisent – ils détruisent en effet au moins 10 000 fois plus la chaussée que les voitures individuelles or ils ne paient pas 10 000 fois plus –, grâce à l'autorisation de circuler donnée à des poids lourds de 44 tonnes au lieu de 38 tonnes, grâce à la délocalisation du transport international vers la Roumanie et la Pologne, les transporteurs roumains et polonais mangeant leur gamelle dans leur cabine plutôt que d'aller manger dans les restaurants routiers, et travaillant pour un salaire de 700 à 1 000 euros par mois grand maximum, grâce au passage à 56 heures de travail par semaine, enfin, surtout, grâce au fait que la pollution est gratuite pour les grandes entreprises de transport. Voilà qui a contribué à casser le fret ferroviaire dont la part a été divisée par trois en trente ans. En outre, en valeur absolue, elle a été divisée par deux depuis l'ouverture à la concurrence, au début des années 2000.

Quel est l'enjeu ? Pourquoi ne faut-il pas augmenter le trafic de marchandises ? Parce que, je l'ai dit, c'est la clef de voûte de la mondialisation, parce que c'est ce qui permet aux multinationales de réaliser des économies d'échelle sur le continent. Pourquoi, par exemple, l'entreprise Whirlpool – je

m'occuperai à nouveau, demain, du dossier WN, repreneur de Whirlpool – a-t-elle délocalisé la production de ses lave-linge vers la Slovaquie, de ses sèche-linge vers la Pologne...

**M. Pierre Cordier.** Eh oui ! On le sait bien dans les Ardennes !

**M. François Ruffin.** ...même si les marchés de consommation demeurent dans le Nord de l'Europe ? Parce que le temps de transport entre la Pologne ou la Slovaquie et le Nord de l'Europe coûte fort peu, si bien que l'entreprise réalise des économies d'échelle. Ainsi, en 1989, on avait 38 usines Whirlpool-Philips dans la petite Europe à Douze ; il n'en reste que huit dans la très grande Europe.

**M. Pierre Cordier.** Très juste ! Il a raison !

**M. François Ruffin.** Si nous devons rédiger une loi d'orientation des mobilités, nous partirions du principe opposé : moins vite et plus cher pour le transport de marchandises. Nous taxerions le gazole, mettrions fin au dumping social, relèverions les coûts du péage – comme a pu le faire la Suisse qui n'est pourtant ni un pays marxiste ni un pays autoritaire –, nous ferions porter le coût de la pollution sur les entreprises de transport.

Quels seraient les objectifs de ce mot d'ordre : « Moins vite et plus cher pour le transport de marchandises » ? Ce seraient la suppression des transports inutiles – et ils sont nombreux –, le glissement vers le fret ferroviaire, plutôt que sa casse, et les relocalisations. Les relocalisations, elles peuvent survenir si l'on augmente le coût du transport routier en Europe et celui du transport maritime dans le monde. Ce serait la meilleure arme contre les délocalisations. Si l'on veut le retour du sèche-linge ou du lave-linge à Amiens, il faut augmenter le coût du transport, afin d'empêcher un tel éloignement des lieux de production et des lieux de consommation.

Je lisais ce matin une citation tirée d'un discours de Mark Zuckerberg, le patron de Facebook : « C'est la lutte de notre temps. Les forces de la liberté, de l'ouverture et de la communauté mondiale [...] Forces pour le flux de la connaissance, du commerce [...] contre ceux qui les ralentiraient. » Là est en effet l'enjeu de notre combat : les ralentir. Ralentir les flux de capitaux ; ralentir les flux de marchandises ; ralentir, ralentir, ralentir, quand tous les Mark Zuckerberg du monde et leurs alliés politiques ne font qu'accélérer – accélérer les travailleurs qu'on jette, accélérer la planète qu'on brûle. (*Applaudissements sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Pascale Boyer.

**Mme Pascale Boyer.** La mobilité est l'affaire de tous : c'est tangible et incontestable. Chaque jour, des millions de personnes se déplacent, pour des raisons multiples. Afin de rendre accessibles tous les territoires, et en même temps faciliter l'accessibilité à l'intérieur même de ces territoires, afin aussi de satisfaire un maximum de besoins, les solutions apportées doivent être variées, et organisées de façon différenciée, au plus proche de nos concitoyens.

Pour répondre à cette exigence, le transfert de la compétence mobilité aux communautés de communes a été inscrit dans la loi, afin que la totalité des territoires soient couverts par une autorité organisatrice des mobilités. Rapprocher la gouvernance des besoins favoriserait le développement du covoiturage et le transport à la demande. C'est une des solutions les plus efficaces à appliquer au sein des territoires ruraux.

Alors que cela ne s'était plus fait depuis des décennies, le présent projet de loi prévoit une forte réduction de la programmation de grands projets structurels, au profit d'un recentrage sur la mobilité au quotidien, grâce à la rénovation des réseaux ferrés, routiers et fluviaux, et au développement de projets visant à désenclaver les villes moyennes et les territoires ruraux.

Pour préserver les lignes d'utilité territoriale, la loi autorisera les régions à gérer ces lignes en faisant appel à des opérateurs privés; et pour relancer les trains de nuit, le texte prévoit de lancer une étude sur l'amélioration de ces trains et d'engager une réflexion afin d'assurer un maillage européen cohérent.

Alors que cela n'avait jamais été fait, le texte prévoit le financement de ces projets structurels dans le cadre d'un plan décennal; en outre, les ressources seront en partie sanctuarisées grâce à l'affectation intégrale de la hausse de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

La participation massive aux Assises de la mobilité, les contestations de ces derniers mois et le grand débat national ont montré que la question de la mobilité était une préoccupation majeure pour nos concitoyens et que, malheureusement, leurs attentes étaient loin d'être satisfaites.

Depuis de nombreuses années, l'hégémonie de la voiture s'est installée dans notre pays, presque par obligation, faute d'infrastructures ou d'organisation répondant aux besoins quotidiens de mobilité. Ce modèle doit évoluer, et laisser place à des solutions alternatives, pour des raisons non seulement économiques, mais aussi environnementales. Ces solutions existent, mais ceux qui pourraient les appliquer ne les voient pas nécessairement – je pense notamment aux élus des collectivités territoriales et aux employeurs.

C'est aussi grâce à l'innovation que nous trouverons des solutions. C'est pourquoi, en complément du présent projet de loi d'orientation des mobilités, la plateforme France Mobilités a été créée, sur votre initiative, madame la ministre, afin d'accompagner les acteurs concernés pour qu'ils trouvent ensemble des solutions innovantes pour tous les types de territoires.

Les enjeux sont importants et multiples, car les attentes sont fortes. Pour le moment, la plupart de ces demandes restent sans réponse satisfaisante pour une majorité de nos concitoyens. Il suffit de se référer aux 2 600 contributions et aux 500 ateliers organisés dans le cadre des Assises de la mobilité pour s'apercevoir qu'il est urgent d'apporter des réponses efficaces et concrètes. C'est précisément ce que ce texte donnera à nos concitoyens: une organisation différenciée pour chaque territoire, parce que, dans un territoire de montagne – par exemple le département des Hautes-Alpes, dont je suis l'élue –, les problèmes liés aux mobilités ne sont pas les mêmes que les problèmes liés aux transports pour les Franciliens.

**M. Pierre Cordier.** Non? Scoop!

**Mme Pascale Boyer.** Le projet de loi prévoit l'accompagnement des collectivités territoriales pour faire en sorte que les citoyens les plus démunis et les personnes à mobilité réduite aient accès aux mobilités, et pour que la contrainte budgétaire ne soit plus un frein.

Le texte prévoit aussi le développement des mobilités alternatives, en sécurisant la pratique du vélo, en assurant la continuité des déplacements – avec, entre autres, l'obligation de prévoir huit emplacements pour les vélos non démontés dans les trains –, en favorisant le développement de moyens de transport plus respectueux de l'environnement, avec la

multiplication des points de recharge électrique et des stations de gaz naturel, en instaurant le dialogue social au sein de l'entreprise, grâce au forfait mobilité durable, qui vise à provoquer des changements de comportement, en instaurant des mesures qui diminueront le coût du permis de conduire et en redynamisant le fret, car la mobilité concerne aussi le transport de marchandises.

Toutefois, un texte de loi qui sera voté au cours de l'année 2019 ne saurait être digne du vingt et unième siècle si les nouvelles technologies appliquées aux moyens de déplacements, notamment urbains, et l'utilisation du numérique n'y étaient pas traités.

Madame la ministre, nous vous remercions d'avoir pris en considération la diversité des territoires et apporté des solutions qui permettront de réduire la fracture territoriale en matière de mobilités. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

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

**M. Jean-Marie Sermier.** La mobilité, c'est la vie. Aucune grande civilisation ne s'est construite en dehors des axes de communication. Par la mer, les fleuves ou la terre, il a toujours fallu voyager pour commercer, et commercer pour se développer. À l'heure du numérique, alors que les commandes se sont dématérialisées, les livraisons n'en demeurent pas moins physiques et vont même jusqu'à se multiplier. On teste désormais plusieurs produits pour n'en garder qu'un seul. Le reste retourne chez le fournisseur, ce qui coûte très cher en CO<sub>2</sub>. Nos mobilités doivent donc s'adapter. Tel est l'objectif de ce texte.

Le projet de loi d'orientation des mobilités arrive enfin en discussion en séance publique. « Enfin », mes chers collègues, car il est le fruit des Assises nationales de la mobilité, qui se sont tenues en 2017, c'est-à-dire il y a près de deux ans.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, la longue concertation entre votre ministère, les professionnels du secteur et les associations d'usagers a été globalement saluée. Toutefois, bien qu'enrichi par les sénateurs, votre texte n'est pas aussi ambitieux qu'il aurait dû l'être.

**Mme Valérie Lacroute.** Tout à fait!

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est ce qu'il ressort de toutes les auditions auxquelles nous avons procédé avec ma collègue Valérie Lacroute, au nom de notre groupe parlementaire.

Si nos échanges ont été cordiaux en commission – et j'en profite pour saluer la qualité de la présidence de Mme Pompili –, cela n'atténue pas l'impression d'une impréparation du Gouvernement sur ce texte. Il faut en effet le dire: il s'agit d'une somme de mesures techniques, plus que d'une orientation majeure.

D'autre part, madame la ministre, l'insuffisance du financement, qui demeure le nerf de la guerre, ne vous permettra pas de répondre à la demande de nos concitoyens, notamment de ceux qui habitent dans les territoires ruraux.

Nous partageons les objectifs du Gouvernement pour ce qui est de la réduction de la fracture territoriale et de l'amélioration des infrastructures de transport; mais si nous ne doutons pas de vos intentions en ce domaine, notre groupe émet de vives réserves concernant les financements qui y sont consacrés.

Ce texte pourrait être une belle loi si vous vous en donniez les moyens.

Ainsi, parmi les scénarios proposés par le Conseil d'orientation des infrastructures, vous optez pour une solution médiane, et vous n'apportez aucune précision concernant le 1,3 milliard d'euros manquant sur la durée du quinquennat.

**Mme Valérie Lacroute.** En effet !

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous avez en outre écarté des projets très utiles, tel que le prolongement de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, alors que des dizaines de millions d'euros avaient déjà été dépensés pour acquérir les terrains et réaliser les études de faisabilité. Quel dommage pour ce grand projet et pour la région Bourgogne-Franche-Comté !

En commission, vous aviez indiqué travailler sur une solution qui permettrait d'intégrer le prolongement de cette ligne et vous aviez dit que vous nous en feriez part en séance publique. J'espère que nos discussions aboutiront sur ce point, d'autant que ce projet rassemble des élus de tous bords – c'est à souligner.

Un grand pays ferroviaire comme la France se doit de conserver des chantiers sur son territoire pour toujours s'améliorer. Il ne convient pas d'opposer, comme vous le faites régulièrement, les grandes infrastructures comme le TGV aux mobilités du quotidien ; d'ailleurs, vous savez notre engagement pour les petites lignes.

Au-delà de ce texte et des différents projets d'infrastructure, la question des transports est aujourd'hui une préoccupation quotidienne pour les ménages. Le déplacement est l'une des principales charges dans le budget familial. Dans une grande majorité des cas, il faut prendre sa voiture pour travailler, aller chercher les enfants à l'école, consulter le médecin ou, tout simplement, acheter le pain.

Dans votre intervention, tout à l'heure, vous avez donné l'impression, madame la ministre, de vouloir régler les difficultés des ruraux à l'aide des nouvelles technologies ou des mobilités douces. Certes, les véhicules autonomes ont de l'avenir – j'ai, pour ma part, testé avec succès une navette autonome française dans ma ville de Dole –, mais il est illusoire de faire croire aux Français qu'ils ne rencontreront plus de difficultés d'ici peu grâce à la voiture autonome. La trottinette en libre-service a toute sa place dans le cœur des métropoles, mais elle ne concerne que les urbains, qui bénéficient déjà d'autres offres de transport.

Bien sûr, il faut encourager les mobilités douces, c'est indiscutable, mais soyons réalistes : nous n'habitons pas tous dans une aire urbaine propice à ce genre de solution. Les Français sont attachés à leur voiture non par goût, mais par nécessité. Cessons de les culpabiliser de rouler au gazole et donnons-leur les moyens de changer de mode de déplacement.

Évitons de commettre les mêmes erreurs qu'avec le diesel en dirigeant nos concitoyens vers le tout-électrique. Ne mentons pas aux Français en leur donnant l'illusion que changer un véhicule diesel contre un véhicule électrique est sans importance pour l'environnement. L'impact est important sur l'extraction des minerais et la difficulté de recycler les batteries suscite beaucoup d'interrogations.

**Mme Valérie Lacroute.** De bonnes interrogations !

**M. Jean-Marie Sermier.** Surtout, les Français qui nous écoutent se demandent comment ils paieront ce type de véhicules. Tout le monde n'a pas les moyens de se payer

une automobile neuve ; alors, imaginez ce qu'il en est pour une voiture électrique ! Le véhicule électrique peut être une solution, mais il n'est pas la solution unique. Ne nous privons pas de l'hydrogène ou du superéthanol, par exemple. Développons les énergies dans les territoires pour que toutes les solutions puissent trouver leur place rapidement.

La réduction de l'autosolisme est un objectif sur lequel nous pouvons nous retrouver. Nous devons trouver le moyen le plus concret et le moins abrupt pour réduire la consommation de carburant. Nous devons tout mettre en œuvre pour limiter les déplacements individuels. C'est une nouvelle façon de penser nos déplacements et il faudra lutter contre nos habitudes. Si les dispositions contenues dans le texte vont dans le bon sens, il faut préférer les mesures incitatives aux mesures coercitives.

Les Français sont attachés à leur liberté d'aller et venir, et celle-ci est encore plus précieuse pour ceux qui habitent dans les zones peu denses. C'est pourquoi il ne faut pas pénaliser les automobilistes, il faut les inciter à modifier leur comportement.

Au-delà de la question du covoiturage, celle des voies réservées est importante. N'envoyons pas aux Français le message que ceux qui peuvent se payer un véhicule bas carbone pourraient emprunter des voies prioritaires ou privilégiées. Ne créons pas une voie royale. Si je comprends parfaitement la volonté de favoriser les comportements les plus responsables, ce serait un signal grave pour la cohésion sociale que d'opposer les favorisés aux plus démunis.

Concernant les professionnels, il ne s'agit pas non plus d'envoyer des signaux contradictoires aux taxis et aux VTC : il faut maintenir la voie réservée aux taxis, qui payent cher leur licence, mais également prêter une grande attention aux conditions de travail des chauffeurs des VTC.

S'agissant du traitement des données numériques sur nos habitudes de consommer en matière de transport, il est essentiel que les autorités organisatrices de la mobilité le contrôlent. En effet, si la révolution des données et celle de l'intelligence artificielle permettent à notre pays d'optimiser les services de mobilité, le groupe Les Républicains juge que cette révolution doit être régulée par les autorités organisatrices de la mobilité – les AOM – qui financent les transports au quotidien et sont légitimes pour rassembler et partager les données, et doivent à ce titre pouvoir garder le contrôle sur leur réutilisation. Il est ainsi primordial d'ouvrir aux seules AOM la possibilité de distribuer tous les titres de transport liés aux solutions de mobilité organisées sur leur territoire. Ne donnons aux GAFA – Google, Apple, Facebook, Amazon – et autres géants du numérique des armes pour nous combattre.

Nous partageons bien évidemment votre objectif de faciliter les usages en matière de transport, notamment pour les personnes à mobilité réduite, mais il doit aller de pair avec la qualité de vie dans les transports. Je pense bien sûr à la sécurité. Madame la ministre, notre groupe attend beaucoup de vous. Dans le contexte actuel, le sentiment d'insécurité dans les transports en commun mérite qu'on s'y attarde. En effet, emprunter un bus ou un métro ne devrait pas inquiéter nos concitoyens ou nos concitoyennes. Pourtant, si l'on se réfère à l'étude de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports – la FNAUT –, près de neuf usagers sur dix déclarent avoir été victimes de harcèlement ou d'agression sexuelle dans les transports en commun. Une telle proportion nous appelle à agir ! Comment est-il possible que des délinquants, bien qu'identifiés, puissent encore emprunter les transports en commun ?

**Mme Valérie Lacroute.** Tout à fait !

**M. Jean-Marie Sermier.** Et l'on ne compte plus les avertissements des conducteurs signalant la présence de pickpockets dans les rames du métro.

**M. Pierre Cordier.** Eh oui !

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, je sais que vous êtes impliquée sur ces sujets. J'espère qu'un consensus nous permettra de proposer des mesures plus sévères, notamment à l'encontre des récidivistes.

Encore un mot sur les transports fluviaux : notre pays, qui a été riche dans ce domaine au fil du temps, demeure riche en cours d'eaux, qui ne demandent qu'à être utilisés. L'augmentation des crédits alloués à Voies navigables de France est à saluer – ainsi évidemment que les avancées du canal Seine-Nord Europe.

Enfin, je conclurai en saluant nos transporteurs routiers français, qui restent incontournables pour répondre à nos besoins ; ils ont su s'adapter et la flotte de camions français est aujourd'hui plus propre que jamais. Sachons les soutenir en les accompagnant davantage dans leurs mutations, par exemple en les rassurant sur le bioGNV – le gaz naturel pour véhicules d'origine renouvelable.

Madame la ministre, mes chers collègues, voilà ce que nous pensons de ce projet de loi au sortir de son passage en commission. Nous aurons à cœur, madame la ministre, de

travailler avec vous pour enrichir ce texte ; soyez certaine que nous serons là pour apporter des solutions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**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, ce soir, à vingt et une heures trente :

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

La séance est levée.

*(La séance est levée à vingt heures cinq.)*

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

SERGE EZDRA