

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du mardi 4 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^{re} séance 5269

2^e séance 5317

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

256^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du mardi 4 juin 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

1. Questions au Gouvernement (p. 5272)

CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE LA
GUADELOUPE (p. 5272)

Mme Justine Benin

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre
des solidarités et de la santé

POLITIQUE INDUSTRIELLE (p. 5272)

M. Daniel Fasquelle

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du
ministre de l'économie et des finances

REPRISE DE L'ANCIENNE USINE WHIRLPOOL D'AMIENS
(p. 5273)

Mme Barbara Pompili

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du
ministre de l'économie et des finances

ORIENTATION SCOLAIRE ET RÉFORME DE LA HAUTE
FONCTION PUBLIQUE (p. 5274)

M. Jean-Christophe Lagarde

M. Édouard Philippe, Premier ministre

ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE (p. 5275)

Mme Mireille Clapot

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du
ministre de l'économie et des finances

CINQUANTE PAS GÉOMÉTRIQUES (p. 5276)

M. Serge Letchimy

Mme Annick Girardin, ministre des outre-mer

PARCOURSUP (p. 5277)

Mme Laurence Trastour-Isnart

Mme Sibeth Ndiaye, secrétaire d'État auprès du Premier
ministre, porte-parole du Gouvernement

HAUSSE DU PRIX DE DE L'ÉLECTRICITÉ (p. 5277)

M. Sébastien Chenu

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition
écologique et solidaire

TRAITEMENT DES INVENDUS (p. 5278)

M. Patrice Perrot

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre
d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

SITUATION DES URGENCES DES HÔPITAUX PUBLICS
(p. 5279)

M. Alain Bruneel

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre
des solidarités et de la santé

DÉCHARGES DE DÉCHETS DANGEREUX ET POLLUANTS
(p. 5280)

M. Pierre Vatin

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition
écologique et solidaire

TAXIS ET VTC (p. 5280)

M. M'jid El Guerrab

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

STRATÉGIE DE MAINTIEN DE L'ORDRE (p. 5281)

M. Alain David

M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur

REVENU UNIVERSEL D'ACTIVITÉ (p. 5282)

Mme Christine Cloarec

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre
des solidarités et de la santé

FRET FERROVIAIRE (p. 5283)

Mme Mathilde Panot

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

TENSIONS TRANSFRONTALIÈRES ENTRE LE SURINAME ET
LA GUYANE (p. 5283)

M. Lénaïck Adam

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

Suspension et reprise de la séance (p. 5284)

2. Modification du règlement de l'Assemblée nationale (p. 5284)

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 5284)

M. Pierre Dharréville

Mme Sylvia Pinel

M. Bruno Questel

M. Philippe Gosselin

Mme Élodie Jacquier-Laforge
 M. David Habib
 M. Jean-Christophe Lagarde
 Mme Mathilde Panot

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 5291)

Suspension et reprise de la séance (p. 5291)

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

3. Mobilités (p. 5291)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5291)

Article 1^{er} (*suite*) (p. 5291)

Amendements n^{os} 2442, 2654

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendement n^o 2872

Amendements n^{os} 2921, 1489, 3207

Amendements n^{os} 2262, 3050, 3365, 2922, 1754

Amendements n^{os} 1491, 3324, 1714, 352

Amendements n^{os} 2265, 3051, 1828

Amendements n^{os} 1829, 2192, 3286

Amendements n^{os} 1715, 666 rectifié

Amendements n^{os} 976 rectifié, 3061 rectifié

Amendements n^{os} 977, 2886 rectifié, 2443

Amendement n^o 676 et 677

Amendements n^{os} 1806 rectifié, 897

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

Amendements n^{os} 1940, 3053

Amendements n^{os} 2533, 2058, 934

Amendements n^{os} 1010, 1154, 1621, 1007, 2349, 3219, 1012

Amendements n^{os} 1486, 2059, 1755, 2923

Amendements n^{os} 678, 2599, 1657

Amendements n^{os} 679 et 2193, 3054

Amendements n^{os} 1524, 3368

Amendements n^{os} 2320, 2315, 2159, 2321, 2178 et 2187, 85

Après l'article 1^{er} (p. 5307)

Amendements n^{os} 783, 962, 989, 2002, 2214, 2282, 3444, 2291, 3273, 810, 1405

Rappel au règlement (p. 5311)

Mme Emmanuelle Ménard

M. le président

Après l'article 1^{er} (*suite*) (p. 5311)

Amendements n^{os} 131, 170, 210, 299, 636, 2790, 2924

Amendement n^o 171 et 172

Amendements n^{os} 92, 1013, 3404

Articles 1^{er} bis A à 1^{er} bis (p. 5315)

4. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5315)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

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

CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE DE LA GUADELOUPE

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

Mme Justine Benin. Madame la ministre des solidarités et de la santé, il y a bientôt deux ans que s'est produit l'incendie du centre hospitalier universitaire de la Guadeloupe. Il y a quelques semaines, une mission d'expertise sonnait l'alarme au sujet des conditions de travail, de santé et de sécurité des personnels soignants du CHU, mais aussi de l'impossibilité pour les médecins d'exercer correctement leur mission, faute de moyens. Cette situation quotidienne est invivable, et elle a de graves conséquences sur la prise en charge des populations – beaucoup font même le choix de partir se soigner ailleurs.

Mes chers collègues, la population guadeloupéenne a peur. Les Guadeloupéens sont réputés pour leur résilience, nous supportons des conditions de vie souvent difficiles, mais nous ne pouvons nous résigner à la situation actuelle. Il est urgent d'agir au plus vite pour rétablir la confiance dans notre système de santé, aujourd'hui sérieusement affaibli.

Bien sûr, des plans d'action se sont succédé, avec le soutien du Gouvernement, des collectivités et grâce à l'engagement sans faille du directeur du CHU, M. Gérard Cotellon. Mais où en est-on concrètement aujourd'hui ? Malgré les efforts accomplis, la délocalisation, le manque de moyens humains et matériels et de graves dysfonctionnements organisationnels ont plongé la Guadeloupe dans un état d'urgence sanitaire.

Je connais l'engagement de Mme la ministre de la santé au service des patients et des personnels soignants. Le plan « ma santé 2022 » et la loi de transformation du système de santé sont deux exemples de son volontarisme et de sa mobilisation totale.

Mais comment aider le CHU à apurer la dette fournisseurs, devenue un véritable virus, et qui risque d'affecter le nouvel hôpital en construction ? Quels leviers le Gouvernement va-t-il actionner pour améliorer le quotidien des personnels et des patients ? Enfin, à quels moyens humains et financiers supplémentaires va-t-on recourir pour mettre fin à l'état d'urgence sanitaire que vit la Guadeloupe ? *(Applau-*

dissements sur les bancs du groupe MODEM et sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – Mme Ericka Bareigts applaudit également.)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Madame la députée, la situation financière du CHU de la Guadeloupe fait l'objet d'un suivi resserré depuis de nombreuses années. L'établissement a toujours bénéficié d'un soutien ferme de la part de l'État ; des aides nationales et régionales très élevées lui ont été versées. Depuis 2012, le CHU a reçu 332 millions d'euros d'aide exceptionnelle, destinés à assurer son fonctionnement courant, notamment ses approvisionnements auprès de ses fournisseurs. Il dispose également de l'appui financier de l'agence régionale de santé.

Par ailleurs, la reconstruction du CHU, dont le coût est estimé à 590 millions d'euros, doit bénéficier d'un financement à 100 % par l'État, accordé par le comité interministériel de la performance et de la modernisation de l'offre de soins hospitaliers, le COPERMO.

Malgré ces aides, le déficit de l'établissement figure parmi les plus élevés en France et d'importants dysfonctionnements ont été révélés voici plusieurs années. L'incendie survenu le 28 novembre 2017 a encore fragilisé la situation. Pour que l'événement n'aggrave pas les choses, l'État a intégralement couvert les coûts spécifiques qu'il a induits.

Le redressement est long, car c'est l'ensemble des processus et de l'organisation qu'il faut refondre. Le but n'est pas de reconstruire le CHU à l'identique, mais bien de tirer un bénéfice de la crise en améliorant la prise en charge de demain pour tous les Guadeloupéens.

Or le système de santé de la Guadeloupe est très hospitalo-centré : le CHU de Pointe-à-Pitre y représente 60 % de l'offre de soins. En outre, les filières sont insuffisamment structurées. Mais la crise née de l'incendie a eu pour effet de conduire des établissements publics et privés autrefois concurrents à travailler davantage ensemble à la création de filières de prise en charge. Le groupement hospitalier de territoire – GHT – unique de la Guadeloupe, constitué depuis janvier 2019, doit permettre de fédérer les établissements publics de santé, pour une offre de soins plus pertinente.

Je vous confirme enfin que le redressement de la trajectoire financière du CHU est une priorité aux yeux du ministère de la santé mais également d'Annick Girardin, ministre des outre-mer, et de l'ARS de Guadeloupe, comme en témoignent les moyens tout à fait exceptionnels déployés jusqu'à présent. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

POLITIQUE INDUSTRIELLE

M. le président. La parole est à M. Daniel Fasquelle.

M. Daniel Fasquelle. Monsieur le Premier ministre, le génie industriel a longtemps été la marque de fabrique de la France avec de grands champions dont les Français étaient fiers : Schneider, Alcatel, Pechiney, Alstom, Thomson, Framatome... Malheureusement, nous sommes aujourd'hui victimes d'un véritable décrochage industriel,...

M. Jean-Paul Lecoq. Pas seulement industriel...

M. Daniel Fasquelle. ...la part de l'industrie dans la richesse nationale étant tombée à un niveau historiquement bas : 11 %.

Face à cette situation, le sentiment que donne le Gouvernement, c'est de ne pas avoir pris la mesure de ce drame. Comment, par exemple, avoir pu soutenir le rachat d'Ascoval par British Steel sans s'être renseigné sur la bonne santé financière du repreneur ? Comment avoir accepté l'absorption d'Alstom par General Electric, une entreprise incapable aujourd'hui de tenir ses engagements en matière d'emplois ? Comment se résoudre à voir disparaître l'ancienne usine Whirlpool à Amiens malgré les promesses présidentielles ? Comment comprendre, monsieur le Premier ministre, que vous allez bientôt augmenter les impôts des entreprises pour financer les mesures annoncées à la suite du mouvement des gilets jaunes alors que celles-ci supportent déjà 100 milliards d'euros de prélèvements de toutes sortes de plus que leurs concurrentes de la zone euro ?

M. Maxime Minot et M. Fabien Di Filippo. Rendez l'argent !

M. Daniel Fasquelle. Comme le disait le général de Gaulle, la politique la plus coûteuse, la plus ruineuse, c'est celle d'être petit. Monsieur le Premier ministre, où sont les mesures que les Français attendent pour enfin favoriser l'investissement et la modernisation de l'industrie française, éléments essentiels de notre souveraineté ? Et quand allez-vous enfin voir la France en grand et mener une politique industrielle ambitieuse pour redonner aux Français leur fierté ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances. Vous avez raison, nous avons besoin d'industries en France, parce que l'industrie est une façon de répondre à la fracture territoriale – c'est dans les territoires et non dans les agglomérations qu'on crée des emplois industriels. C'est aussi une façon de favoriser des carrières qui paient mieux – 20 % de plus que dans les autres secteurs en moyenne – et de favoriser les promotions internes grâce à la formation continue.

Or, alors que ce n'était plus le cas depuis vingt ans, notre industrie recrute : 4 900 emplois de plus au premier trimestre selon les chiffres de l'INSEE. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) L'emploi a progressé dans l'industrie en 2017, en 2018. Et tout cela n'est pas un hasard car, vous l'avez souligné, nous tranchons, après vingt ans de destruction industrielle massive qui explique probablement la situation actuelle dans les territoires et à laquelle nous devons apporter une solution. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe LaREM.*)

Oui, nous menons une politique industrielle ambitieuse. Oui, nous défendons, à l'échelle européenne, la filière de la batterie électrique, premier projet à succéder à la nano-électronique. Je ne crois pas avoir vu de projet d'une telle ampleur, au cours de ces dix dernières années.

Mme Sylvie Tolmont. Vous plaisantez !

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Oui, nous accompagnons la montée en gamme de nos industries avec 500 millions d'euros au service de l'industrie 4.0. Et c'est bien pourquoi nous gagnons des parts de marché. Oui, enfin, nous recrutons grâce à la réforme du marché du travail, grâce à la réforme de la formation professionnelle, grâce aux 15 milliards d'euros investis dans les compétences.

Car quel est le premier blocage au développement de l'industrie ? Vous le savez : c'est le recrutement, c'est la difficulté à trouver des compétences. Nous avons certes à traiter des dossiers difficiles mais j'aimerais aussi entendre parler des bons résultats (*Exclamations sur les bancs du groupe LR*), ne serait-ce que ceux du baromètre EY mesurant l'attractivité de la France, publiés ce matin, qui montrent que la France est en train d'avancer là où le Royaume-Uni et l'Allemagne reculent. (*Vifs applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Pierre Cordier. Vous ne dites rien des conclusions du FMI publiées hier...

M. Fabien Di Filippo. Pensez à changer de fiche la prochaine fois !

REPRISE DE L'ANCIENNE USINE WHIRLPOOL D'AMIENS

M. le président. La parole est à Mme Barbara Pompili, qu'on écoute en silence, s'il vous plaît.

Mme Barbara Pompili. Ma question s'adresse elle aussi à Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Hier, le tribunal de commerce d'Amiens a placé l'entreprise WN en redressement judiciaire. Il s'agit évidemment d'un coup dur pour les salariés, en particulier les 162 ex-Whirlpool, repris par WN dans le cadre de la réindustrialisation du site. Après ce nouveau rebondissement, on pourrait se laisser aller au découragement, comme c'est le cas sur les bancs de droite, deux ans après le bruit médiatique et politique autour du départ de Whirlpool. Mais c'est une autre histoire que nous, Amiénois, voulons écrire car, contrairement à ce que certains pourraient croire, nous avons les ressources pour rebondir, une fois encore.

D'abord parce que c'est un territoire entier qui se mobilise pour la réindustrialisation du site. Tous les acteurs locaux, départementaux, régionaux, nationaux étaient présents ce matin autour des équipes de WN pour trouver, ensemble, des solutions. Les pouvoirs publics sont actifs, depuis le début, et continueront à soutenir les projets.

Ensuite, parce qu'Amiens est un territoire plein d'atouts, chers collègues, à une heure et dix minutes de Paris, qui peut se développer dans tous les secteurs fortement créateurs d'emplois comme le numérique ou la transition écologique. Et les casiers connectés fabriqués par WN sont à cet égard très intéressants.

Enfin, et c'est le plus important, parce que les salariés de WN sont des personnes formidables, qui n'ont jamais baissé les bras et qui, au contraire, ont su s'adapter, évoluer, se former pour faire face aux nouveaux défis qui s'offraient à eux. Ils ont aujourd'hui des compétences reconnues et les entreprises qui viendront sur le site auront de la chance de travailler avec de tels collaborateurs.

Madame la secrétaire d'État, vous étiez présente avec nous ce matin à Amiens. Vous avez pu constater par vous-même le potentiel du site et, surtout, les compétences des salariés. Que

pouvons-nous faire, tous ensemble, dans ce moment crucial, pour donner toutes ses chances à l'activité sur l'ancien site de Whirlpool? (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances. Je vous remercie, parce que vous avez fait une partie du chemin, parce que vous avez donné une partie de la réponse.

M. Fabien Di Filippo. C'est normal, c'est vous qui avez rédigé sa question!

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Pour trouver une solution pour le site de Whirlpool, il faut des élus engagés, constructifs et conscients des points forts du site. Car, oui, nous avons 70 000 mètres carrés à disposition, idéalement situés pour mettre en œuvre des projets industriels. Or nous n'avons pas attendu ce matin pour commencer à y travailler. Nous entendons réindustrialiser au-delà de la proposition de WN. Oui, nous accompagnons WN pour que cette entreprise se recentre sur les activités les plus prometteuses car si son business plan initial n'a pas réussi à être délivré faute de partenaires commerciaux, le cabinet AlixPartners, que nous avons mandaté, met en évidence le caractère innovant de la proposition de WN. Et oui, nous devons les aider à trouver des partenaires commerciaux et à maintenir l'emploi. Enfin, nous avons plusieurs propositions de réindustrialisation du site.

Le temps est compté: nous avons quinze jours pour trouver des repreneurs. Il est possible que nous devions passer par des hauts et des bas, mais je puis vous assurer que, comme vous, l'État s'est engagé à trouver des solutions. J'en profite pour saluer les 160 salariés que j'ai rencontrés ce matin et qui font preuve d'une solidarité à couper le souffle. Cette solidarité doit aussi au fait qu'en deux ans, grâce à nous, grâce aux investissements dans leurs compétences, nous les avons fait progresser – ils sont capables d'avoir un destin individuel, au-delà du destin collectif que nous donnerons à ce site. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

ORIENTATION SCOLAIRE ET RÉFORME DE LA HAUTE FONCTION PUBLIQUE

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

M. Jean-Christophe Lagarde. Monsieur le Premier ministre, en ce moment même, près de 800 000 élèves de seconde, qui essuient les plâtres de la réforme du lycée (« *Oh!* » sur plusieurs bancs du groupe LaREM), sont en train de choisir leurs spécialités dans la perspective de leur futur cursus dans l'enseignement supérieur. Ils se demandent quels seront les attendus des universités, des classes préparatoires et des grandes écoles de demain. Il est normal que ces élèves et leurs familles traversent une période d'hésitation en s'interrogeant sur la « bonne spécialité ».

Ceux qui veulent intégrer une école scientifique choisiront vraisemblablement toutes les matières scientifiques alors qu'on leur a annoncé davantage de diversité. Surtout, M. Frédéric Thiriez, choisi par le Gouvernement pour réformer l'ENA et la haute fonction publique, préconise une année de tronc commun pour un certain nombre de métiers de l'administration qui n'ont pas nécessairement grand-chose à voir les uns avec les autres, comme les directeurs d'hôpitaux, les directeurs territoriaux, les magistrats, les

commissaires de police, les ingénieurs des Ponts. Cette formation pourrait demain avoir lieu au sein d'une même école.

Avant que l'on connaisse ce qui est exigé pour chaque métier, le croisement des deux problèmes que je viens de soulever peut concerner plusieurs générations. Celle des élèves des classes de seconde actuelles, et celles des élèves de seconde des trois prochaines années. Vous conviendrez que le contenu de la formation d'un magistrat ne peut pas être le même que celui d'un ingénieur des Ponts.

Nous nous faisons l'écho d'une véritable inquiétude en vous demandant que les élèves auxquels vont s'appliquer les nouvelles dispositions de la réforme du lycée ne se trouvent pas dans l'obligation de faire des choix alors même que l'on prévoit la fusion des écoles qu'ils souhaitent intégrer. Ces générations ne peuvent pas subir en même temps les conséquences des deux réformes. Monsieur le Premier ministre, je souhaite que vous nous rassuriez sur ce sujet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-Agir.*)

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

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Monsieur le président Lagarde, votre question comporte au moins quatre sujets différents...

M. Erwan Balanant. Au moins!

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Ce sont quatre sujets très intéressants. (« *Ah!* » sur plusieurs bancs.)

Vous posez tout d'abord la question du choix des « majeurs » que doivent effectuer les élèves de seconde pour les classes de première et terminale. Tous les élèves de seconde concernés se posent des questions et leurs parents au moins autant qu'eux. Je peux témoigner.

M. Jean-Christophe Lagarde. Moi aussi!

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Vous aussi probablement, monsieur le président! Je peux témoigner, disais-je, que cette génération est inquiète, ce qui est bien légitime.

Vous avez ensuite posé la question de la réforme du baccalauréat, puis celle de l'orientation dans l'enseignement supérieur et, enfin, celle de la transformation du système de sélection et de formation des hauts fonctionnaires et agents de l'État dans le cadre de la réforme que nous avons demandé à M. Frédéric Thiriez de préparer.

Pour ce qui concerne les choix à effectuer en fin de classe de seconde, nous ne voulons pas créer un système qui impose aux lycéens de faire des choix qui conditionneraient ou qui prédétermineraient leur orientation dans l'enseignement supérieur ou dans le monde professionnel. Vous savez que l'ancien système, celui que vous et moi avons connu, consistait très souvent à demander aux jeunes gens de choisir très tôt entre la filière scientifique, la filière économique et la filière littéraire. Une fois ce choix effectué, ce système ne permettait que très marginalement une réorientation au moment de l'accès à l'enseignement supérieur. C'est notamment ce à quoi nous avons voulu mettre un terme en prévoyant des modules beaucoup plus variés. Cela nous semble à la fois plus intelligent pour le lycéen, et beaucoup plus intelligent pour l'étudiant futur, car nous avons constaté que la diversité des formations des lycéens constituait un gage de qualité de l'enseignement supérieur.

La plus grande diversité des matières choisies en classes de première et de terminale sera un gage de qualité accrue pour les professeurs et pour les formations de l'enseignement

supérieur. Il ne s'agit donc pas du tout de prédéterminer, dès la fin de la seconde, des choix professionnels, mais, au contraire, d'ouvrir la possibilité de choix futurs.

Pour ce qui concerne le système de sélection et de formation des hauts fonctionnaires, vous avez raison : nous avons décidé de le transformer. Pourquoi ?

M. Fabien Di Filippo. Parce qu'il faut que tout change pour que rien ne change !

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Parce que nous voulons faire en sorte que des jeunes gens d'une exceptionnelle qualité puissent venir servir l'État, mais nous voulons aussi faire en sorte que la diversité des talents recrutés soit plus grande. Nous voulons faire en sorte que la formation de ces futurs hauts fonctionnaires soit plus large. Nous voulons faire en sorte qu'un directeur d'hôpital, un magistrat, un futur préfet, qu'un ingénieur des Ponts et chaussées, s'il a vocation à servir l'État, puissent partager des moments en commun.

Non seulement il est bon qu'ils se connaissent, mais il nous semble qu'il existe un tronc commun de matières et de valeurs à partager pour pouvoir ensuite servir l'État dans des métiers qui ne sont plus du tout organisés en silos.

M. Fabien Di Filippo. Corporatisme !

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Vous le savez très bien, monsieur le président Lagarde, on trouve un très grand nombre d'ingénieurs, d'ingénieurs des Ponts par exemple, au ministère des finances ou dans des ministères qui n'ont rien à voir avec le métier ou l'orientation professionnelle initiale des personnes concernées.

M. Fabien Di Filippo. C'est bien ça le problème !

M. Édouard Philippe, Premier ministre. Il nous semble donc utile que les magistrats, les préfets, les diplomates, l'ensemble de ceux qui ont vocation à servir l'État, puissent partager un moment et des formations en commun. Il s'agit d'ailleurs de l'esprit initial qui avait conduit à la création de l'ENA : une volonté de garantir une grande interministérialité dans la formation des agents de l'État. D'une certaine façon, le modèle initial s'est restreint et appauvri.

Nous voulons donc plus de diversité, toujours autant de talent, mais plus de formations en commun et plus de partage entre les différents services de l'État. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Bien entendu, monsieur le président Lagarde, les dispositifs d'orientation en classe de terminale, lorsque l'élève choisit les classes préparatoires ou l'université, autrement dit, sa formation dans l'enseignement supérieur, prendront en compte, le moment venu, les éléments de la réforme que nous adopterons.

J'ai donné jusqu'à la fin de l'année à M. Thiriez pour rédiger son rapport. Il est évidemment trop tôt, à ce stade, pour tirer des conséquences opérationnelles en matière d'orientation, mais on peut faire le pari, monsieur le président Lagarde, que, pour continuer à devenir un ingénieur des Ponts, il faudra bien maîtriser les mathématiques et la physique. Et l'on peut également faire le pari que pour devenir un grand magistrat, il sera utile de bien maîtriser le droit, donc un certain nombre d'éléments liés aux humanités. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE

M. le président. La parole est à Mme Mireille Clapot.

Mme Mireille Clapot. Madame la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances, ma question porte sur l'attractivité économique de la France. J'y associe mes collègues de la commission des affaires étrangères.

Selon le baromètre d'Ernst & Young France – EY France –, paru aujourd'hui, notre pays s'impose comme la première destination européenne pour les investissements dans l'industrie et la recherche et développement. (*M. Laurent Saint-Martin applaudit.*) En effet, tous secteurs confondus, ce cabinet recense plus de 1 000 projets d'investissements internationaux en France, ce qui permet à notre pays de talonner le Royaume-Uni, et même de passer devant l'Allemagne.

Ce succès intervient dans un contexte de baisse du nombre de projets d'investissements étrangers sur le Vieux continent. Ainsi, en recherche et développement, la France se hisse à la première place en 2018 avec une centaine de centres innovants accueillis, dépassant les résultats cumulés du Royaume-Uni et de l'Allemagne. De même, l'industrie, dont on dit qu'elle perd de sa superbe, est très dynamique puisque les projets sont en forte hausse et que, comme je le vois sur mon territoire drômois, le nombre d'emplois industriels créés en France a connu un rebond en 2017 et 2018.

M. Pierre Cordier. En 2018, ça chute ! Vous dites n'importe quoi !

Mme Mireille Clapot. Évoquer ces bons chiffres ne revient à minimiser ni les difficultés de certains sites, ni la situation de nos compatriotes qui vivent actuellement dans l'incertitude. Pour autant, il faut aussi se réjouir de résultats positifs pour notre économie dans son ensemble.

Cette étude conforte donc, bel et bien, les signaux d'un réveil industriel dans l'Hexagone. Ce réveil est dû à la détermination du Président de la République et du Gouvernement pour mener une politique économique en faveur de l'entrepreneuriat, de l'investissement et de l'innovation. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR. – Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Pierre Cordier. En augmentant les impôts !

Mme Mireille Clapot. Madame la secrétaire d'État, pourriez-vous nous indiquer comment le Gouvernement entend poursuivre ses efforts pour attirer toujours davantage d'investissements dans notre pays afin qu'il demeure dans le Top 5 des plus attractifs au monde ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances.

M. Michel Herbillon. Ma parole, elle va remplacer Bruno Le maire !

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances. Madame la députée, vous avez raison de souligner les bons résultats de notre économie que souligne EY. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Pierre Cordier. Et la dette ?

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Ils succèdent à ceux annoncés par A.T. Kearney, il y a deux semaines, qui plaçaient la France à la cinquième position mondiale des pays les plus attractifs économiquement – ce qui nous fait gagner deux places par rapport à l'année précédente. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. Fabien Di Filippo. Merci Hollande !

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Oui, en 2018, nous sommes le deuxième pays le plus attractif, devant l'Allemagne, avec plus de 1 000 projets d'investissement, alors que l'Allemagne et le Royaume-Uni reculent. Oui, nous sommes la première destination des investissements industriels en hausse.

Mme Sylvie Tolmont. Décidément, tout va bien !

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Oui, nous accueillons aujourd'hui plus de projets de R&D que l'Allemagne et le Royaume-Uni réunis. Les faits sont têtus. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

Cette réussite n'est pas le fruit du hasard ; c'est le fruit des réformes qui ont été menées par le Gouvernement *(Exclamations continues sur les bancs du groupe LR)* en faveur de la compétitivité. Elles trouvent aujourd'hui leur traduction dans ces bons résultats. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

Je pense à la transformation du CICE – crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi – en allègements de cotisations, à la réforme de la taxation du capital pour permettre plus d'investissements dans les entreprises ou aux ordonnances travail pour la réforme du marché du travail. Je veux signaler que l'étude d'EY indique que l'un des obstacles à l'attractivité française résidait dans des problèmes de flexibilité du marché du travail. Je pense encore à l'investissement massif dans les compétences.

M. Hubert Wulfranc. Et les salaires en baisse ?

Mme Émilie Bonnard. Et les 3 % de déficit ?

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. L'OCDE évalue à 3,2 % la croissance structurelle de PIB permise grâce à ces réformes. Nous les poursuivons donc, nous nous y sommes engagés, avec tous ceux qui veulent nous soutenir, comme les parlementaires parmi lesquels Mme Clapot, qui évoque l'attractivité du territoire ou Mme Marie Lebec.

Dans le cadre du pacte productif pour 2025, nous traitons ces sujets, y compris la facilitation des formalités administratives puisqu'il s'agit de l'un des points considéré par EY comme un obstacle à notre attractivité...

M. le président. Merci de conclure, madame la secrétaire d'État !

Mme Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État. Nous venons de confier une mission sur ce sujet à votre collègue, M. Guillaume Kasbarian... *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

CINQUANTE PAS GÉOMÉTRIQUES

M. le président. La parole est à M. Serge Letchimy.

M. Serge Letchimy. Monsieur le Premier ministre, il y a entre la République et les peuples d'outre-mer des reliques de l'époque coloniale qui affectent toujours les relations humaines et nourrissent les frictions raciales. Parmi ces reliques, il y a la question des cinquante pas géométriques : cette réserve foncière de l'époque coloniale le long du littoral s'est transformée, au fil du temps, en refuge pour les plus pauvres mais aussi en zones de privatisation plus ou moins abusive. Entre pauvreté et richesse, les cinquante pas font l'objet d'innombrables conflits d'usage. Les récents événements de Fond Larion dans la commune de Sainte-Luce, en Martinique, sont révélateurs d'un sentiment d'injustice et d'un profond malaise qui traverse le pays sur la question foncière. Une telle situation met aussi en évidence les carences inadmissibles de l'État quant au respect de la

liberté de circulation le long des plages ; une situation aggravée par l'érosion car la Martinique rétrécit à vue d'œil avec, par endroits, trente-cinq mètres de recul des côtes en dix ans !

Face à des troubles publics qui risquent de s'aggraver, la responsabilité de l'État est engagée : non-application de la loi Littoral de 1986 qui instaure les servitudes de passage ; non-application de l'article 27 de la loi d'octobre 2015 qui prévoit le transfert de la gestion des cinquante pas aux collectivités de Martinique et de Guadeloupe ; pas d'approbation des documents stratégiques ni de délimitation des terrains concernés ; pas de moyens financiers identifiés.

Dès lors, monsieur le Premier ministre, j'ai deux questions et une suggestion : pouvez-vous m'indiquer un nouvel agenda en vue de respecter les obligations de l'État ? Quand jugerez-vous utile de donner un vrai sens aux notions de subsidiarité et de différenciation dans ce pays ? *(Mme Valérie Rabault applaudit.)* À cet égard, la philosophie humaniste et émancipatrice d'Aimé Césaire peut être une source d'inspiration, et quand en userez-vous pour sortir ces pays d'outre-mer de leur léthargie actuelle et de leur déresponsabilisation structurelle ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOC et sur de nombreux bancs du groupe GDR. – Mme Delphine Batho applaudit également.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre des outre-mer.

Mme Annick Girardin, ministre des outre-mer. Je rappelle, pour l'information de tous, que la règle des cinquante pas géométriques correspond environ à quatre-vingt-un mètres sur le littoral dans les départements d'outre-mer et que c'est une des plus anciennes règles du droit français. Cette bande de terre est devenue, en 1955, domaine privé de l'État, puis, en 1986, ont été créées les agences des cinquante pas géométriques, bien sûr établissements publics de l'État. Ces agences ont en charge de régulariser les occupations sans titre de ces terrains, leurs compétences s'appliquant à tous.

Je sais, monsieur le député, que le sujet des cinquante pas fait actuellement débat en Martinique et qu'il faut absolument parvenir à traiter toutes les questions qui en découlent parce que de nombreuses familles ont, depuis des générations, pour des raisons historiques, des habitations sur le littoral. Les régularisations peuvent bien sûr être effectuées au cas par cas, dans la continuité de l'urbanisation locale, mais pas dans une zone à risque naturel ou d'intérêt écologique majeur. L'érosion du trait de côte, vous l'avez évoquée, a eu pour conséquence de rendre impossible l'accès à pied à certaines plages.

Il faut dès lors être dans l'action pour apporter une double réponse : l'une au droit de propriété et, en même temps, l'autre au libre passage. Là où je vous rejoins, c'est qu'il est vrai qu'a été décidé – à votre initiative –, en 2015, de transférer les compétences des agences des cinquante pas aux collectivités territoriales... et quatre ans après, cela n'a pas été fait. Il y a toujours eu beaucoup de bonnes raisons invoquées pour justifier cette inaction, mais après avoir bien regardé le dossier, je constate qu'elles ne sont pas valables. Et vous avez raison : chacun doit prendre ses responsabilités. C'est pourquoi j'ai proposé, et je le ferai avec mes collègues François de Rugy et Jacqueline Gourault, d'introduire une disposition à cet effet dans le futur projet de loi pour la prévention et la protection contre les risques naturels outre-mer. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.)*

PARCOURSUP

M. le président. La parole est à Mme Laurence Trastour-Isnart.

Mme Laurence Trastour-Isnart. Madame la ministre de l'enseignement supérieur, près de 900 000 jeunes sont inscrits sur la plateforme Parcoursup. Parmi ces lycéens et ces étudiants, très peu sont informés que les données personnelles qu'ils saisissent alimentent une base de données, Orisup – système d'informations sur l'orientation dans le supérieur –, qui contient de manière très détaillée l'ensemble du parcours scolaire et universitaire du candidat, ainsi que ses données personnelles et familiales, dont les revenus bruts des parents. Quasiment toutes ces données sont destinées à être conservées pendant quinze ans et exploitées par des chercheurs. Elles sont supposées n'avoir qu'une finalité statistique. Est-il acceptable, madame la ministre, que l'arrêté portant création d'Orisup n'impose pas l'accord express du candidat sur l'utilisation de ses données personnelles? Je rappelle que Parcoursup a donné lieu à de multiples dysfonctionnements et bugs informatiques dont les bacheliers ont fait les frais.

Un député du groupe SOC et M. Fabien Di Filippo. C'est vrai!

Mme Laurence Trastour-Isnart. En janvier, un étudiant en DUT a découvert une faille informatique dans Parcoursup qui, selon lui, aurait permis de détourner des comptes étudiants de façon massive; en mai, Parcoursup a connu un bug informatique de grande ampleur au point de remettre en cause les affectations attribuées à des milliers de candidats. Vous nous avez alors dit que cette erreur était due à un mauvais paramétrage... Les données Orisup sont, elles, bien protégées? Orisup étant liée à Parcoursup, on ne peut qu'avoir des doutes sur sa sécurité. Il serait désastreux que l'ensemble des données personnelles et sensibles soient piratées à cause d'une faille informatique ou d'un mauvais paramétrage!

Madame la ministre, ma question est claire: pouvez-vous affirmer à la représentation nationale que tout a été fait pour protéger rigoureusement les données personnelles contenues dans Orisup et donc certifier que cette base de données protège véritablement la vie privée de nos enfants et de leurs familles? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, porte-parole du Gouvernement.

Mme Sibeth Ndiaye, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, porte-parole du Gouvernement. Je vous remercie pour votre question qui est en effet importante car, vous le savez, la protection des données fait l'objet de beaucoup d'appréhension, voire d'angoisse, de la part de nos concitoyens, du fait du développement exponentiel à la fois des réseaux sociaux et de l'ensemble des applications liées à internet.

Il est important de rappeler la raison pour laquelle nous avons instauré Parcoursup et les bénéfices que ce nouveau système d'orientation permet d'obtenir pour nos jeunes.

Tout d'abord, Parcoursup a mis fin à l'iniquité du tirage au sort afin que, désormais, ce soit en fonction de leur seul parcours scolaire que les futurs étudiants puissent être orientés.

Parcoursup, c'est aussi l'augmentation du nombre de boursiers en premier cycle – plus 21 % – et une meilleure mobilité géographique, en particulier en région Île-de-

France, permettant aux futurs étudiants d'accéder à des formations auxquelles ils n'accédaient pas jusqu'alors. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Parcoursup, c'est un système d'orientation qui permet à ce titre de récolter diverses données pour orienter les étudiants. (*Mêmes mouvements.*)

M. Fabien Di Filippo. Avec des algorithmes!

Mme Sibeth Ndiaye, secrétaire d'État. Soyez assurée, madame la députée, que le Gouvernement apporte une attention particulière à ce que ces données soient protégées. (*Mêmes mouvements.*)

M. Marc Le Fur. Mais ce n'est pas la question!

Mme Sibeth Ndiaye, secrétaire d'État. Les algorithmes de Parcoursup ont été conçus avec l'encodage ANSI qui apporte aux différents sites gouvernementaux des éléments de sécurité importants. Nous veillons évidemment à ce que tout soit bien respecté.

M. Pierre Cordier et M. Fabien Di Filippo. Où sont les ministres?

Mme Sibeth Ndiaye, secrétaire d'État. Nous nous sommes également engagés à ne pas réutiliser des données personnelles.

Je vous prie de croire que le Gouvernement partage votre préoccupation et qu'il s'assure qu'il ne puisse y avoir d'utilisation frauduleuse des données. (*Vives exclamations sur les bancs du groupe LR.*) C'est bien sûr à distinguer des cas de hacking dont nous essayons de nous protéger au maximum. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM.*)

HAUSSE DU PRIX DE DE L'ÉLECTRICITÉ

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

M. Sébastien Chenu. Ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Au lendemain des élections européennes, le Gouvernement réserve de douloureuses surprises aux Français: après leur avoir opportunément caché de nombreux plans sociaux, il a décidé que serait appliquée dès le 1^{er} juin une hausse brutale du prix de l'électricité de 5,9 %. La gueule de bois des Français se poursuivra, puisqu'une nouvelle augmentation du prix de l'électricité est annoncée pour le 1^{er} août prochain.

Ces énièmes hausses de tarifs vont toucher de plein fouet les classes moyennes et les ménages les plus modestes qui font déjà face à un prix record du carburant.

Le coût très élevé de l'énergie et son augmentation brutale suscitent une grande émotion dans les circonscriptions les plus populaires. Pour y répondre, le Gouvernement s'est contenté d'augmenter de 50 euros le chèque énergie, alors que cette flambée des prix pèsera en moyenne près de 100 euros dans le budget des ménages se chauffant à l'électricité.

Il s'agit de la dixième hausse en dix ans! Pourtant, on nous avait promis que l'ouverture à la concurrence du marché de l'électricité permettrait une baisse significative des tarifs.

Dans les médias, le président-directeur général du groupe Électricité de France – EDF – et vous-même, monsieur le ministre, ne semblez pas assumer cette hausse brutale dont vous vous renvoyez la responsabilité. Quand l'un de vous

justifie cette flambée des prix par des taxes trop importantes, l'autre dénonce des coûts salariaux trop élevés et les tarifs spéciaux dont bénéficient les agents d'EDF.

Il a été donné tout pouvoir de décider de l'évolution des prix de l'électricité à une commission, et le Gouvernement en est réduit à accepter, impuissant, ces hausses et à les appliquer piteusement !

Encore une fois, nous subissons l'idéologie imposée par l'Union européenne, qui fait de l'ouverture à la concurrence l'unique stratégie de la politique économique. Ainsi, le bilan de l'ouverture à la sacro-sainte concurrence que vénère Bruxelles a été l'augmentation de 50 % en dix ans du tarif de l'électricité et, pour EDF, jadis fleuron industriel de notre pays, la perte de 3 millions de clients.

Vous qui êtes des experts économiques, comment expliquez-vous que l'ouverture à la concurrence du marché de l'électricité ait eu pour seuls effets des augmentations de prix pour les consommateurs et, pour EDF, la perte de millions de clients ? Et comment justifiez-vous le fait que vous fragilisez constamment les Français en prenant de telles décisions ? (*Applaudissements parmi les députés non inscrits.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

M. Fabien Di Filippo. Et des taxes !

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous savez très bien que rien n'a été caché, aucun sujet n'ayant été plus souvent abordé depuis six mois que les tarifs de l'électricité !

L'hiver dernier, nous avons refusé d'appliquer une hausse des tarifs qui serait intervenue au moment où les Français consomment le plus d'électricité pour se chauffer.

M. Sébastien Jumel. Cela ne change rien au problème !

M. François de Rugy, ministre d'État. Nous avons annoncé en décembre un gel des tarifs que nous avons appliqué.

À la fin de l'année dernière, nous avons annoncé la hausse du chèque énergie, que vous semblez balayer d'un revers de main ! Je peux vous assurer que les 5,5 millions de Français qui ont reçu ce chèque énergie ont été heureux d'en avoir bénéficié ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR et parmi les députés non inscrits.*)

Pendant le week-end de Pâques, j'ai rencontré des Français qui m'ont présenté ce chèque en me disant : « Merci d'alléger la facture d'électricité de ceux qui, comme nous, ont une petite retraite ou un petit salaire ». (*Mêmes mouvements.*)

Vous pouvez ricaner ! Toujours est-il que, pour ces personnes, recevoir jusqu'à 270 euros de chèque énergie a sérieusement allégé leur facture d'électricité.

M. Christian Hutin. Merci, François de Rugy !

M. François de Rugy, ministre d'État. Nous n'en resterons pas là puisque, comme je l'ai annoncé, nous allons modifier un mode de calcul qui n'a pas changé durant les dix années où se sont succédé les précédents gouvernements. Nous le modifierons dans la cadre du projet de loi énergie actuellement examiné par la commission du développement durable et qui sera présenté dans l'hémicycle d'ici à la fin du mois de juin.

Les Français peuvent par ailleurs comparer les prix grâce au médiateur national de l'énergie, qui est une autorité publique indépendante. En se rendant sur le site internet energie-info.fr, chacun peut comparer les tarifs des différentes offres, dont

celles d'EDF car EDF propose aussi des prix moins chers, hors des tarifs réglementés. Nous sommes évidemment attachés à maîtriser les dépenses d'énergie des Français. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Christian Hutin. Merci, Père Noël !

TRAITEMENT DES INVENDUS

M. le président. La parole est à M. Patrice Perrot.

M. Patrice Perrot. Ma question s'adresse à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de la transition écologique et solidaire. J'y associe ma collègue Véronique Riotton.

En 2018, une seule entreprise a détruit 3,2 millions de produits. Ce chiffre donne une idée de ce que représente, à l'échelle de notre pays, la destruction de leurs invendus par les entreprises. À l'heure de la lutte contre le gaspillage et de la responsabilité sociale, que de telles destructions aient lieu est incompréhensible.

En 2016, la France est devenue le premier pays au monde à se doter d'une législation extrêmement forte interdisant le gaspillage alimentaire qui, depuis, a été imitée par de nombreux pays.

Madame la secrétaire d'État, il y a plusieurs mois, vous avez engagé un travail avec les acteurs des filières industrielles et annoncé que des dispositions seraient prises afin d'interdire la destruction de tous les invendus, sans exception. Plus aucun produit neuf ne pourra être détruit dans notre pays, ce qui est une première mondiale !

Cette annonce a déjà fait bouger les lignes. De grandes enseignes se sont emparées de la question, comme les Galeries Lafayette qui, récemment, ont lancé une initiative pour une mode responsable que plus de 500 marques ont rejointe. Une célèbre marque de luxe a également annoncé mettre fin à la destruction de ses invendus vestimentaires, que désormais elle recyclera.

L'annonce de l'instauration d'un cadre plus strict reposant sur une responsabilité élargie des industriels confirme l'engagement de notre pays en matière de préservation des ressources et sa volonté de rester pionnier en ouvrant la voie à un nouveau modèle de production.

Pourriez-vous détailler le périmètre et le calendrier de cette interdiction inédite que vous défendrez dans le cadre du prochain projet de loi de lutte contre le gaspillage qu'a annoncé aujourd'hui le Premier ministre ?

Pourriez-vous également préciser les mécanismes prévus de contrôle et de sanction, dont la bonne application et l'effet dissuasif seront décisifs pour l'efficacité de ces mesures ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Michel Herbillon. Quelle question téléphonée !

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Produire pour détruire, c'est fini !

Pendant le grand débat, les Français nous ont dit ne plus supporter que l'on jette et détruise des produits encore utilisables comme des shampoings, des livres, des fournitures

scolaires ou des couches pour bébé. En France, ce sont près de 650 millions d'euros de produits non alimentaires neufs et invendus qui sont jetés chaque année.

C'est pourquoi le Premier ministre a annoncé ce matin notre intention d'interdire de jeter tout produit invendu, quel qu'il soit. Cette mesure figurera notamment dans le projet de loi antigaspillage que je vous soumettrai.

En France, on détruit cinq fois plus que l'on ne donne ! J'ajoute que, pour ce projet de loi, nous nous inspirons notamment du travail du député Guillaume Garot. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SOC.*)

Dans notre pays, près de 2 millions de femmes n'ont pas accès à des protections hygiéniques, tandis que plus de 90 % des produits d'hygiène de base sont détruits bien qu'ils soient encore utilisables. Un tel gaspillage est absurde ! Marlène Schiappa a donc lancé une initiative pour lutter contre ce fléau.

Notre objectif est triple : changer notre façon de produire, lutter contre la surproduction et faire que l'économie « tourne plus rond ».

Nous voulons également favoriser le don et encourager la solidarité, et développer la création dans les territoires d'emplois locaux qui fassent sens.

S'agissant des sanctions, nous les déterminerons ensemble au cours du débat parlementaire.

Comme l'a indiqué le Premier ministre, l'initiative que nous prenons de mettre fin, à partir d'aujourd'hui, au gaspillage, constitue une première mondiale ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM. – M. Christian Hutin applaudit également.*)

SITUATION DES URGENCES DES HÔPITAUX PUBLICS

M. le président. La parole est à M. Alain Bruneel.

M. Alain Bruneel. Madame la ministre des solidarités et de la santé, j'ai souvent pris la parole, dans cet hémicycle, au nom des parlementaires communistes ainsi que du groupe de la Gauche démocrate et républicaine pour vous alerter sur l'état catastrophique de nos hôpitaux publics, notamment sur la situation des services d'urgence dont les représentants manifesteront ce jeudi 6 juin. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR, FI et SOC.*)

La situation est explosive et le personnel à bout de souffle, épuisé, éreinté. Il doit traiter le plus urgent des urgences. Les soignants en sont arrivés au point de rupture.

Les enfants, les jeunes, les femmes et les hommes sont entassés dans les salles et les couloirs. En l'an 2000, les urgences enregistraient 5 millions de passages : dix-sept ans après, elles en comptaient 21 millions. Or, dans l'intervalle, 100 000 lits ont été supprimés.

Il faut décréter tout de suite l'état d'urgence sanitaire. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR, FI et SOC, ainsi que sur quelques bancs du groupe LR.*)

M. Jean-Michel Jacques. Caricature !

M. Alain Bruneel. Deux événements majeurs se sont produits ce week-end : d'abord à Lons-le-Saunier, où, aux urgences, 70 % du personnel paramédical et huit médecins sur quinze sont en arrêt-maladie. Ils sont épuisés, éreintés.

Quelle réponse a été trouvée pour assurer la continuité des soins ? Le personnel soignant a été réquisitionné manu militari au milieu de la nuit ! (*Quelques huées sur les bancs des groupes FI et GDR.*)

L'équipe de nuit des urgences de l'hôpital Lariboisière à Paris est également en arrêt-maladie.

Vous osez affirmer publiquement qu'il s'agit d'un dévouement de l'arrêt-maladie. Pire, vous dites que se comporter de la sorte, donc se mettre en arrêt-maladie, accroît la fatigue des autres.

Vous préférez culpabiliser le personnel exténué plutôt que de revoir votre copie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI ainsi que sur quelques bancs du groupe GDR.*) Or il ne s'agit pas de remplacer du personnel épuisé par du personnel éreinté : le problème est bien plus profond que cela.

Les arrêts-maladie, les burn-out, et pire encore, les suicides : madame la ministre, arrêtons tout cela et mettons-nous autour d'une table avec les syndicalistes, les personnels et les élus.

Madame la ministre, c'est du matériel, c'est du personnel qu'il nous faut, tout de suite ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR, FI et SOC, ainsi que sur quelques bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Monsieur le député, le malaise aux urgences est réel : nous ne le cachons pas...

M. Ugo Bernalicis. Encore heureux !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. ...et nous le connaissons. Nous entendons ce que nous disent les soignants, et nous savons qu'ils sont sincères. Le mouvement actuel trouve son origine dans des difficultés de conditions de travail.

M. André Chassaigne. Et pas dans les moyens ?

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. L'attente, les incivilités, voire les agressions, le rythme de travail exigeant sont pour ces mêmes soignants sources de tensions.

Le facteur moyen de ces problèmes est l'engorgement des services d'urgences lié à l'afflux de patients qui sont de plus en plus nombreux à s'y présenter.

Le nombre de passages aux urgences augmente en effet chaque année : il a, avec 21 millions de passages en France métropolitaine en 2016, contre 10 millions en 1996, doublé en vingt ans.

M. Christian Hutin. C'est ce qu'il vient de dire !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Pour bien fonctionner, les urgences doivent rester le lieu de prise en charge des cas graves et urgents.

Elles ne peuvent pas et n'ont pas vocation à accueillir tous les patients ni à résoudre tous leurs problèmes de santé.

Le problème ne se situe pas tant aux urgences qu'en amont et en aval de celles-ci.

La solution pour éviter l'attente et l'afflux des patients consiste à leur donner rapidement accès à un médecin près de chez eux, même sans rendez-vous.

M. André Chassaigne. Paroles, paroles.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Il faut en finir avec le tout hôpital : tout le sens du plan « Ma santé 2022 » et du projet de loi relatif à l'organisation et à la transformation du système de santé, qui je l'espère va bien passer l'étape du Sénat qui l'examine actuellement, est de transformer complètement notre système d'organisation des soins, afin que chaque citoyen trouve près de chez lui ou même à domicile la prise en charge la plus adaptée à ses besoins, notamment, pour les problèmes de santé sans gravité, en ville.

M. Maxime Minot. Arrêtez de pipeauter !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Dans le cadre de « Ma santé 2022 », nous finançons spécifiquement les organisations comme les communautés de professionnels territoriales de santé qui permettent de garantir l'accès à des soins sans rendez-vous en journée.

Nous finançons également la création de postes d'assistants médicaux afin de libérer du temps médical : ces mesures donneront très prochainement des résultats.

M. Jean-Paul Dufrègne. En 2019 ?

M. Alain Bruneel. Et qu'est-ce qu'on fait maintenant ?

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. La réforme va également permettre de trouver des solutions en aval des urgences afin que les patients soient pris en charge plus rapidement et qu'ils soient orientés vers les services compétents de l'hôpital ou vers la médecine de ville.

Par ailleurs, nous formons les médecins urgentistes. Je rappelle qu'un diplôme d'études spécialisées de médecine d'urgence a été créé dès la rentrée 2017, dans le cadre de la réforme du troisième cycle.

M. le président. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. Ainsi 461 postes de médecins urgentistes pourront être pourvus dans un an. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

DÉCHARGES DE DÉCHETS DANGEREUX ET POLLUANTS

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

M. Pierre Vatin. J'associe à ma question mon collègue Raphaël Schellenberger.

Monsieur le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, en juillet 2018, votre prédécesseur au ministère de la transition écologique et solidaire m'avait confirmé que l'État s'attache à prendre la mesure des dangers que courent les populations riveraines de décharges de déchets dangereux et polluants, enfouis au sein de sites abandonnés et dont plus personne n'est responsable, les acteurs à l'origine de l'enfouissement ayant tous disparu, tant moralement que physiquement.

Ainsi en est-il du site de la décharge de Néry-Saintines, situé non loin de Compiègne, dans ma circonscription.

Certes, les données recueillies à partir de différentes études épidémiologiques menées sur le site ne permettent pas de conclure à une dangerosité quelconque pour la population.

Pour autant, l'inquiétude des riverains est bien réelle, alimentée par la recrudescence des cas de cancer, les mauvaises odeurs permanentes, l'absence de traitement des eaux résurgentes qui se jettent dans la rivière voisine et par le saccage de nos paysages.

Je suis certain que si les taux de polluants analysés ces dernières années sont toujours inférieurs aux seuils autorisés, ceux-ci constituent aujourd'hui des références dépassées au regard des exigences environnementales et sanitaires du XXI^e siècle.

Partout en France, des sites abandonnés, non traités ou traités au moyen de dispositifs qui ne sont plus adaptés attendent des solutions : outre Néry-Saintines dans l'Oise, c'est aussi le cas à Stocamine en Alsace.

Ma question est donc simple : dans un contexte plus global de nécessaire préservation de l'environnement et de nos paysages, qu'entendez-vous faire pour résorber les pollutions de ces sites dont les traitements mis en œuvre jusqu'à aujourd'hui ne sont plus adaptés à nos exigences environnementales ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR – Mme Ménard applaudit aussi.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Votre question porte sur un certain nombre de dossiers très précis sur lesquels il faut évidemment pouvoir donner toutes les informations.

D'une manière plus générale, vous le savez comme moi : nous sommes là pour payer les erreurs du passé. En effet, ni vous ni moi – ni sans doute les élus locaux – n'avons pris ces décisions. Vous l'avez dit, les responsables ont malheureusement souvent disparu.

Cela ne doit évidemment pas empêcher de conduire des recherches en responsabilité si des pollutions ont été sciemment causées.

Il est de notre responsabilité de régler ces problèmes : je m'y attelle avec les services du ministère qui, vous le savez, sont extrêmement exigeants et vigilants en la matière.

Vous avez évoqué un autre dossier, celui de Stocamine en Alsace, que je connais bien, hélas. La méthode que nous y avons appliquée, nous pourrions l'appliquer au dossier similaire que vous avez évoqué.

Il faut en premier lieu mener avec nos services les études – indépendantes bien sûr – les plus approfondies possible, afin de dresser un état des lieux des risques, notamment en matière de pollution, pour les habitants et les riverains proches.

Ensuite, la transparence totale doit être faite sur les données : telle celle que j'ai assurée pour Stocamine, votre collègue alsacien peut en témoigner, et Dieu sait si ce dossier était compliqué et douloureux.

Enfin, il ne faut pas faire des promesses intenables à nos concitoyens, mais rechercher des solutions à la fois réalistes et réalisables, permettant de protéger définitivement les Français contre ces pollutions, et, bien entendu, appliquer les normes et les règles en vigueur pour que ce genre de pollution ne se reproduise plus jamais. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

TAXIS ET VTC

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

M. M'jid El Guerrab. De nos jours, « misère » rime avec « Uber ». Certes, les entreprises de VTC ont aidé beaucoup de jeunes issus des milieux défavorisés à trouver une place dans notre société, mais Uber, ça suffit ! Nous avons

aujourd'hui assez de recul pour juger de la dérégulation provoquée par l'ubérisation de notre société. Le moins-disant économique, social et environnemental, ça suffit !

Pour citer Albert Einstein, « le mot progrès n'aura aucun sens tant qu'il y aura des enfants malheureux ». Comme l'écrivait Michel Serres, qui nous a quittés ce week-end et à qui je veux rendre hommage, « nous avons construit un monde où l'intelligence est la première des facultés, où la science et la technique nous tirent en avant et nous chutons, en produisant plus de misères ».

Parmi ces misères, j'ai une pensée émue pour les artisans taxis, ces mères et pères de famille, ces jeunes entrepreneurs qui subissent de plein fouet l'arrivée de ces applications et qui exercent tant bien que mal leur métier, sans aucune protection, comme si nous étions dans la jungle. Ils le font silencieusement, en colère, la boule au ventre. La peur qui les étreint chaque matin est une honte pour nous.

Notre attachement aux taxis est historique. Il nous renvoie à la République, à la France, à la fameuse bataille de la Marne. (*Murmures.*) Nous devons les protéger, c'est un devoir moral.

Les taxis sont les victimes de l'ubérisation et l'encadrement des VTC n'est toujours pas appliqué. Les « boers », la police spécialisée, ne sont pas assez nombreux. Je vois des légions de VTC maraudant et démarchant à proximité de nos aéroports. Il n'y a pas un matin où, à Orly ou Roissy, on ne se fasse alpaguer par ces transporteurs sauvages.

Madame la ministre des transports, alors que l'examen en séance du projet de loi d'orientation des mobilités a débuté, que comptez-vous faire pour améliorer la situation des taxis et enfin faire appliquer la loi ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe LT et sur quelques bancs du groupe MODEM.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le député, je sais comme vous le rôle que jouent les taxis en faveur de la mobilité dans nos territoires. Le Gouvernement est attaché à l'équilibre, issu des lois Thévenoud et Grandguillaume, entre les taxis et les VTC. Il n'est pas question de remettre cet équilibre en cause.

S'agissant des décrets d'application de la loi Grandguillaume, je vous assure que nous nous mobilisons pour qu'ils soient mis en œuvre. Le décret d'application de l'article 1^{er} est déjà entré en vigueur. Il oblige les plateformes à vérifier que leurs chauffeurs sont en règle. Nous sommes d'ailleurs en train de procéder au remplacement des cartes professionnelles par des cartes sécurisées ; ce sera fait d'ici à la fin de l'année. Quant à l'article 2, son décret d'application est en cours d'examen par le Conseil d'État ; il entrera en vigueur dès que cet avis sera rendu.

D'autre part, certaines dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités ont pu susciter des inquiétudes. Comme je l'ai confirmé par écrit aux professionnels, il s'agit de malentendus. Il n'est pas prévu de changer les modalités de délivrance des autorisations de stationnement, qui resteront la prérogative des communes. En outre, les taxis seront toujours les seuls habilités à emprunter les voies aujourd'hui réservées aux bus et aux taxis et à stationner sur la voie publique en attendant leur client. C'est une prérogative exclusive que nous leur préservons.

Enfin, le projet de loi d'orientation des mobilités entend améliorer concrètement la protection des chauffeurs de VTC, en leur reconnaissant, par exemple, le droit à la déconnexion ou celui de refuser une course.

Il est donc possible d'améliorer les conditions de travail et de vie des chauffeurs de VTC sans rien enlever à celles des taxis, ni au bon équilibre au sein de cette profession, auquel nous sommes tous attachés. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

STRATÉGIE DE MAINTIEN DE L'ORDRE

M. le président. La parole est à M. Alain David.

M. Alain David. Monsieur le Premier ministre, depuis des mois, des manifestations mobilisent nos forces de l'ordre. Des policiers, des gendarmes ont été blessés. Il convient de dénoncer ces violences et dégradations commises par des personnes irresponsables, totalement étrangères au mouvement des Gilets jaunes. Pourtant, la plupart des victimes de ces violences se trouvent du côté des manifestants.

Alors que des solutions moins coûteuses financièrement et épargnant les dommages humains étaient possibles dès le mois de novembre en vue de faire cesser les manifestations, vous avez choisi de laisser pourrir la situation, qui a dégénéré au fil des semaines. Cela a suscité de l'exaspération, du désespoir et une véritable hécatombe, dont vous portez l'entière responsabilité de par votre gestion calamiteuse du maintien de l'ordre. (*M. Ugo Bernalicis applaudit.*)

Vous avez même engendré une nouvelle catégorie de citoyens, qui s'appellent eux-mêmes les « mutilés pour l'exemple » et qui font partie des centaines de blessés, parmi lesquels vingt-quatre éborgnés, des personnes aux mains arrachées, aux organes mutilés. Les Gilets jaunes ont payé un lourd tribut à la défense de la justice sociale et à l'amélioration du pouvoir d'achat des Françaises et des Français. Ce ne sont pas d'obscures statistiques, mais des citoyens dont les existences ont été détruites par une violence qui aurait dû être évitée.

Ils dénoncent l'utilisation des lanceurs de balles de défense, les LBD, et des grenades explosives. Or, derrière les tirs, il y a des ordres qui viennent du plus haut niveau de l'État. Et ce ne sont pas les propos de Laurent Nunez, secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur, qui vont nous rassurer sur la façon dont vous traitez les oppositions : « Ce n'est pas parce qu'une main a été arrachée, parce qu'un œil a été éborgné que la violence est illégale ».

M. Jean-Michel Jacques. Caricature !

M. Alain David. Monsieur le Premier ministre, quand allez-vous décider l'arrêt de l'utilisation de ces armes dangereuses et inefficaces pour maintenir l'ordre ? Surtout, quand allez-vous adopter une stratégie de maintien de l'ordre qui garantisse le droit de manifester et ne criminalise pas les mouvements sociaux ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC ainsi que sur plusieurs bancs des groupes FI et GDR.*)

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

M. Christophe Castaner, ministre de l'intérieur. Monsieur le député, depuis le 17 novembre, 49 267 manifestations ou occupations du domaine public, le plus souvent illégales, ont eu lieu. Elles ont trop souvent donné lieu, hélas, à des violences : violences urbaines, attroupements, voire émeutes. Voilà la réalité à laquelle nos forces de l'ordre ont dû faire face. Elles l'ont fait en subissant de violentes agressions, mais en gardant leur sang-froid.

Vous avez évoqué cette réalité, monsieur le député, mais, contrairement à vous, je soutiens les forces de l'ordre, et je les soutiens sans réserve. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur les bancs du groupe SOC.*)

En effet, nos forces de l'ordre sont présentes au quotidien et, à chaque fois, elles s'engagent. J'estime, monsieur le député, que la République leur doit une reconnaissance toute particulière. Il n'y a pas eu, contrairement à ce que vous avez affirmé, une majorité de blessés chez les Gilets jaunes. Et, contrairement à vous, je ne fais pas de différence : pour moi, un blessé, qu'il porte un gilet jaune ou un képi bleu, est toujours un blessé de trop. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM et sur plusieurs bancs du groupe MODEM.*) Or 1 815 policiers, gendarmes et sapeurs-pompiers, engagés dans la gestion des manifestations, ont été blessés.

Comme vous le savez, les forces de l'ordre peuvent avoir recours à la force de façon légitime. Elles ne le font jamais avec la volonté de blesser ; c'est toujours dans un contexte particulier. Ce que le secrétaire d'État a rappelé, c'est que, contrairement aux manifestants, qui utilisent la force de façon illégitime, la responsabilité des forces de l'ordre est de l'utiliser de façon légitime (*Exclamations sur les bancs du groupe FI*) – mais elles doivent le faire en respectant un cadre d'emploi.

Vous évoquez les LBD, mais permettez-moi de vous rappeler qu'ils sont en usage, au sein de nos forces de sécurité, depuis 2008. (« *Eh oui !* » et *applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Voilà la réalité – que vous semblez découvrir.

M. Christian Hutin. Le problème, c'est l'usage qui en est fait !

M. Christophe Castaner, ministre. Les forces de l'ordre doivent en faire un usage proportionné et conforme à la doctrine. Contrairement, hélas, à ce qui se passe lorsqu'elles subissent des agressions, quand il y a des blessés parmi les manifestants, systématiquement un signalement est fait et une enquête judiciaire ouverte. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*) Le procureur de Paris a d'ailleurs eu l'occasion de s'exprimer sur le sujet il y a quelques jours. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – M. Philippe Berta applaudit aussi.*)

REVENU UNIVERSEL D'ACTIVITÉ

M. le président. La parole est à Mme Christine Cloarec.

Mme Christine Cloarec. Madame la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé, vous avez officiellement lancé hier la concertation, pilotée par Fabrice Lenglard et Olivier Noblecourt, relative au revenu universel d'activité.

Cette mesure correspond à un engagement que le Président de la République avait pris lors de la présentation de la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté, en septembre dernier. Elle vise à fusionner le plus grand nombre possible de prestations sociales. Notre système de protection sociale est en effet complexe. Il s'est construit par une succession de réformes, dont chacune a apporté une nouvelle strate d'aides sociales sans réelle coordination avec celles qui existaient déjà.

Cette complexité n'était certes pas illégitime, car elle répondait à la nécessité d'adapter les prestations à la diversité des besoins et des situations, mais elle est source aujourd'hui d'une grande incompréhension et d'une perte de confiance

dans notre système de solidarité. Elle explique aussi, en partie, les nombreux non-recours aux droits afférents par les personnes qui peuvent y prétendre.

Plusieurs mesures ont d'ores et déjà été mises en œuvre, qu'il s'agisse du renouvellement automatique de la couverture maladie universelle complémentaire ou du versement automatique de la prime d'activité pour les bénéficiaires du RSA – revenu de solidarité active.

La concertation qui s'engage s'inscrit dans la poursuite du plan pauvreté. Elle abordera l'ensemble des prestations et définira les contours de la future prestation. Les améliorations de la qualité de service et le maintien de l'accueil physique sont de véritables réponses apportées aux usagers, en particulier à ceux qui rencontrent des difficultés dans l'utilisation des outils numériques.

Présidente de mission locale, j'approuve également que soit posée la question de l'accès des jeunes adultes à notre système de solidarité. Avec les propositions formulées dans notre rapport relatif à la juste prestation, remis en août dernier, nous nous réjouissons, Julien Damon et moi, d'avoir pu contribuer à la réflexion sur la nécessité de rendre notre système de protection sociale plus automatique, plus lisible et plus équitable pour les ménages.

Le revenu dont nous parlons se veut universel, et il doit permettre à chacun de vivre décemment. Il doit aussi permettre le retour à l'emploi et à l'activité. Le sujet de l'accompagnement social sera lui abordé dans le cadre de la réforme du service public de l'insertion, tout aussi essentielle...

M. le président. Merci, ma chère collègue.

(*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé. Notre système de protection sociale est généreux. Il fait la fierté de notre pays, mais il a plusieurs défauts. Vous en avez rappelé quelques-uns, dont votre rapport fait également état.

En premier lieu, ce système est trop complexe. Année après année, les aides sociales, certes justifiées, se sont cumulées, si bien que les Français n'y comprennent plus rien. Cela explique un taux de non-recours qui peut atteindre 40 % pour certaines aides sociales ; pour le RSA, il se monte à 30 %. Ce n'est pas normal. Les Français, je crois, en ont assez d'effectuer des démarches administratives et de constituer d'innombrables dossiers.

D'autre part, notre système n'incite pas suffisamment à la reprise d'une activité. Enfin, il est trop complexe à gérer, et ce des deux côtés du guichet : du nôtre mais aussi de celui de nos concitoyens.

J'ai accompagné de nombreux bénéficiaires de ces aides, en particulier du RSA, et participé à de nombreuses discussions à leur sujet dans le cadre du grand débat national. Le constat est largement partagé : la complexité des démarches administratives entraîne trop de difficultés pour les Français.

J'ajoute que ce système alimente aussi des sentiments d'injustice. Nos concitoyens sont attachés à un principe de solidarité, mais on ne peut continuer à leur demander de payer des impôts pour financer un modèle d'aide sociale qui, in fine, ne fonctionne pas. Ce n'est pas normal.

Nous voulons donc créer un système de prestations plus équitable, plus juste et plus incitatif au retour à l'emploi, et ce en regroupant le plus grand nombre possible d'entre elles dans un même revenu universel d'activité. Plutôt que de percevoir plusieurs prestations, et d'avoir à remplir les dossiers correspondants, nos concitoyens percevraient ainsi une seule prestation, pour un seul dossier, relatif à la situation de chacun.

Je veillerai à deux choses : d'une part, que ce système soit plus simple et plus juste pour les Français, de l'autre, qu'il permette de lutter efficacement contre la pauvreté. Nous ne voulons pas créer une énième aide sociale mais remettre à plat et transformer notre modèle social ; nous voulons redonner à l'ensemble de nos concitoyens la promesse d'une République sociale et de solidarité.

Le revenu universel ne sera pas conçu dans un bureau à Paris ;...

M. Fabien Di Filippo. Et pas par vous, en tout cas !

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État. ...il fera l'objet d'une grande concertation avec 110 organisations différentes, mais aussi avec des citoyens. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

FRET FERROVIAIRE

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

Mme Mathilde Panot. Madame la ministre chargée des transports, il y a deux semaines, vous avez promis ; il y a deux semaines, vous avez menti. (« Oh ! » sur plusieurs bancs du groupe LaREM.) Vous aviez promis que la ligne ferroviaire reliant Rungis à Perpignan serait maintenue au-delà de l'été. Or, hier, les syndicalistes qui luttent pour le maintien de cette ligne ont alerté sur l'arrêt des trains à partir du 15 juillet.

Il est inacceptable de tromper ainsi les gens qui luttent et croyaient avoir remporté une victoire. Cette victoire, ils ne l'avaient pas remportée seulement pour eux-mêmes : ils s'étaient battus pour l'intérêt général.

Lorsque votre gouvernement accepte de remplacer un train qui transporte 400 000 tonnes de fruits et légumes chaque année par 25 000 camions, il se bat contre l'intérêt général et pour le tout marché. Vous faites toujours ce même choix. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI, ainsi que sur quelques bancs des groupes GDR et SOC.*)

Un député du groupe LR. Ce n'est pas faux !

Mme Mathilde Panot. Votre politique du « tout camion » tue : 67 000 personnes meurent en effet chaque année de la pollution de l'air. Vos mesures ne sont pas seulement hostiles à l'atténuation du changement climatique, elles sont aussi hostiles à nos poumons et à nos vies.

Vous savez très bien qu'il faut remettre des trains partout pour le transport de marchandises et de personnes, investir massivement pour que notre économie s'adapte enfin à notre temps. Depuis trente ans, le fret ferroviaire a été divisé par trois, tandis que le nombre de camions sur nos routes augmentait de 40 %. Pourquoi continuez-vous ce désastre ?

N'avez-vous pas entendu les cris de la jeunesse devant notre assemblée ce matin ? Ils ne veulent pas de ce monde où, pour des raisons économiques de plus en plus absurdes, nous sommes privés de futur vivable. Ils demandent une politique qui rouvre l'horizon, nous donne l'élan de transformer notre société avec, depuis et pour le peuple.

Pour sauver cette ligne ferroviaire, il suffit de 25 millions d'euros. Vous êtes prêts à vous asseoir sur 3 milliards de niches fiscales pour soutenir le transport aérien, mais n'êtes pas capables de trouver 25 millions ! (*Mêmes mouvements.*) Une idée : si vous avez besoin de millions, allez voir ceux à qui vous avez offert des milliards ! Un jour ou l'autre, il faudra que les riches soient réintégrés à la solidarité nationale. « Les mauvais jours finiront ».

En attendant, ma question est simple : allez-vous, oui ou non, maintenir le dernier train primeur ? (*Nouveaux applaudissements sur les bancs du groupe FI, ainsi que sur plusieurs bancs des groupes GDR et SOC.*)

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Personne, madame Panot, ne se résout à ce que le transport des marchandises dont vous parlez passe du rail à la route : alors que 138 000 tonnes de fruits et légumes ont été transportées par ce train en 2017, cela serait totalement contraire à l'objectif de relance du fret ferroviaire de ce gouvernement.

Aussi, dès le mois de mai, j'ai réuni l'ensemble des acteurs au ministère afin de trouver une solution pérenne. Le seul avenir possible est la poursuite d'une desserte par le train. Nous avons donc pris plusieurs décisions. La première est la mise à l'étude d'une solution ferroviaire pérenne par transports combinés, laquelle pourrait être mise en service d'ici à la fin de l'année. D'ici là, Fret SNCF a annoncé que le train continuera de circuler, au moins jusqu'à la fin de la haute saison en cours. (*Exclamations sur les bancs du groupe FI.*)

Fret SNCF a aussi proposé de prolonger la ligne ferroviaire Perpignan-Rungis jusqu'à la fin de l'année, et ce aux conditions actuelles du contrat. (*Mêmes mouvements.*)

M. Erwan Balanant. Et voilà ! Qui a menti ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'intégralité de ces engagements, madame la députée, ont été confirmés. Ce matin même, la SNCF a réaffirmé sa proposition de maintenir le train, je le répète, aux conditions actuelles du contrat, jusqu'à la fin de l'année. Elle attend désormais la confirmation de l'intérêt, pour les chargeurs, clients du train, de poursuivre la liaison par ce moyen.

M. Éric Coquerel. Et l'intérêt des populations ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour que ce train fonctionne, il faut bien des marchandises pour le remplir.

Chacun, désormais, est face à ses responsabilités. (« Ce sont les vôtres ! » sur plusieurs bancs du groupe FI.) Le Gouvernement prend les siennes. On peut faire de grands discours sur le fret ferroviaire mais, pour ma part, je préfère l'action : c'est le choix que nous avons fait sur ce dossier. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Erwan Balanant. C'est vous qui avez menti, chers collègues du groupe FI !

TENSIONS TRANSFRONTALIÈRES ENTRE LE SURINAME ET LA GUYANE

M. le président. La parole est à M. Lénaïck Adam.

M. Lénaïck Adam. Monsieur le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, je veux appeler votre attention sur de fréquents incidents survenus dans l'espace fluvial transfrontalier entre le Suriname et la Guyane. Ils ont conduit le

président surinamais, Desi Bouterse, à suspendre l'ensemble des opérations conjointes de lutte contre l'orpaillage clandestin.

Ces opérations, menées par les armées françaises en terre surinamaïse, ne font pas l'unanimité, quant à leurs méthodes, parmi nos voisins. Les populations du Maroni pâtissent du manque de coopération entre forces militaires dans le cadre des opérations Harpie. (*M. Lénaïck Adam prononce quelques mots en sranan tongo.*)

Frontière entre deux États, le Maroni est aussi un bassin de vie où cohabitent populations amérindiennes et bushinenguées, indifféremment de toute considération juridique. À ce titre, ces populations doivent être associées à tous les travaux de délimitation frontalière entre nos deux pays.

De part et d'autre des deux rives du fleuve, les populations se connaissent, ont des liens de parenté et ne disposent d'aucun autre moyen de communication que la pirogue. Jamais elles n'accepteront d'être privées de cette liberté d'aller et venir à leur guise. Originaire des rives de ce fleuve, je puis aisément en témoigner. Et, pour m'en être entretenu avec les autorités surinamaises, je puis vous assurer que cette question est à prendre en considération de façon prioritaire si l'on veut trouver une solution à la fois durable et satisfaisante.

Dans le cadre des négociations diplomatiques avec le Suriname, monsieur le ministre, comptez-vous donc faire des propositions en ce sens ? Permettez-moi d'y insister, car ces propositions sont à mes yeux essentielles pour éviter toute balkanisation préjudiciable aux populations concernées. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe GDR.*)

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

M. Jean-Yves Le Drian, ministre de l'Europe et des affaires étrangères. Le Suriname, monsieur Adam, est un pays ami et voisin de la France, puisque nous partageons avec lui 500 kilomètres de frontières. C'est un pays avec lequel nous avons une coopération active, dans les domaines tant de la santé que de l'éducation, via l'Agence française de développement. Cette coopération fait l'objet d'un partenariat très soutenu, à partir de la Guyane, par les services de Mme Girardin.

Nous avons aussi, avec le Suriname, une coopération majeure en matière de sécurité, dans le cadre de la lutte contre l'orpaillage et contre les trafics de drogue. Cette coopération s'est traduite, vous le savez, par un accord-cadre signé l'an dernier entre nos deux pays, en vue d'assurer un véritable développement partagé entre les deux rives du fleuve Maroni.

Reste un problème, réel, que vous avez soulevé : l'identification précise de la frontière sur ce fleuve, dont quelques portions, très limitées, font l'objet de désaccords. Ceux-ci n'ont au demeurant rien de conflictuel : ils sont techniques et portent sur des précisions, mais conduisent aux incidents que vous avez signalés. En particulier, ils rendent difficiles la coopération policière et la lutte contre l'orpaillage dans cette zone.

Aussitôt après avoir pris connaissance de ces incidents j'ai donné, avec les services centraux de l'État, des orientations pour une coopération très précise et très active, laquelle est en cours depuis le début de l'année, afin de permettre, enfin, une délimitation acceptée par tous de la frontière entre le Suriname et la France. C'est ce à quoi, je crois, nous aboutirons dans quelque temps, avec la collaboration de tous, en

vue d'assurer un développement partagé sur les deux rives du fleuve Maroni. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM.*)

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

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures quinze, est reprise à seize heures vingt.*)

M. le président. La séance est reprise.

2

MODIFICATION DU RÈGLEMENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Vote solennel

M. le président. L'ordre du jour appelle les explications de vote et le vote par scrutin public sur la proposition de résolution tendant à modifier le règlement de l'Assemblée nationale (n^{os} 1882, 1955).

EXPLICATIONS DE VOTE

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

M. Pierre Dharréville. Au début, ce devait être un toilettage, et cela se termine en caviardage. Au début, vous disiez vouloir un large accord, et cela se termine en large désaccord. Vous eussiez pu en tirer la leçon, mais non, vous préférez abuser de votre position dominante ; vous allez donc réformer seuls le règlement de l'Assemblée nationale.

Nous avons abordé la discussion de cette réforme du règlement dans un esprit constructif et avec la volonté d'aboutir à des compromis potables. En effet, une réforme du règlement ne peut se concevoir sans un minimum de consensus, ou au moins de sa recherche, sans quoi elle est illégitime, car il s'agit de la règle commune.

Nous pensions pourtant qu'il était possible de faire évoluer notre règlement pour améliorer notre fonctionnement et renforcer l'utilité et la portée du travail des députés. Mais, là où vous voulez effacer le Parlement, nous voulons le renforcer. Et nous nous sommes heurtés à un mur du refus et de l'obstination. C'est symptomatique. Vous semblez considérer être ici pour faire de l'abattage et tailler aussi tôt que possible les parcelles désignées par le Président de la République. Vous semblez considérer n'avoir que peu de comptes à rendre ici et que peu à y apprendre. Vous voulez donc accélérer le mouvement puisqu'il ne sert à rien d'amender, de discuter, d'argumenter. Vous voulez vous faciliter l'existence en réduisant les droits du Parlement, de l'opposition et de chaque parlementaire. Le passage par l'Assemblée ne vous a-t-il pas souvent semblé n'être, au final, qu'une barbant formalité ?

Vous nous dites que ce texte est équilibré. Il ne l'est pas. Vous proposez à la représentation nationale de consentir à s'amputer elle-même d'une part de son pouvoir. Cela vient prendre place dans un paysage institutionnel où le Parlement

est déjà malmené, et dominé par la figure tutélaire du Président de la République. Cela vient prendre place dans une crise politique que votre majorité est loin de résoudre et qu'au contraire, elle aggrave. Votre appétit hégémonique est en train non pas de remplir l'espace, mais de créer le vide.

Depuis le début, nous vous disons qu'il faut faire l'effort de prendre en compte les contradictions. Depuis le début, vous ne voulez pas l'entendre. Or, ici, nous avons précisément le devoir d'être l'un des catalyseurs de la démocratie, l'un des amplificateurs du débat démocratique du pays, l'un des haut-parleurs des aspirations populaires, qu'il convient de traduire en actes. Victor Hugo écrivait que la Convention était une complication d'hommes. Et vous, vous voulez simplifier ! Vous voulez que cela pulse, vous voulez que cela envoie ! Si des résistances se font jour à chacune de vos réformes, vous devriez vous interroger plutôt que de vous draper dans votre posture de majorité dont l'autorité serait injustement contestée.

Ici, vous allez réduire la discussion générale, assimilée à des « bavardages législatifs », entraver l'expression du sens, le déploiement de la pensée, l'esquisse d'une vision du monde. Cinq minutes de discussion générale sur tous les textes, quels que soient leur champ, leur importance politique et leur nombre d'articles... Tout cela pour réduire les décisions à des brochettes de mesures techniques, comme si elles ne relevaient pas de choix politiques. Plus de droite, plus de gauche : plus qu'un pouvoir installé, choisissant dangereusement son opposition, et engagé dans un mouvement perpétuel. Cela correspond bien à la culture managériale de l'entreprise que vous souhaitez imposer au Parlement, celle-là même qui justifie une conception pyramidale de la démocratie et une accélération du rythme de travail pour que la société soit toujours plus placée dans un état de sidération. Nous ne nous laisserons pas manager, ni diminuer !

Peut-être y aurait-il à sauver une mesure ou une autre, mais la plupart des outils imaginés dans ce nouveau règlement renforcent les moyens de l'exécutif pour légiférer sans entrave et avec notre consentement supposé : suppression de la motion de renvoi en commission, division par deux du temps de défense de la motion de rejet préalable, limitation des interventions sur les articles à un seul orateur par groupe, suppression des explications de vote sur les articles, et impossibilité pour les députés de défendre un amendement identique à celui d'un des membres de leur groupe... Les effets, nous les connaissons : bâcler, « clasher », survoler ! La vie parlementaire devrait pourtant être un appel permanent au débat, à la construction et, partant, à l'humilité.

Mais la devise de la majorité pourrait s'écrire en chanson : « Je peux très bien me passer de toi » ! Ce n'est pas aux députés que vous coupez la parole, mais aux citoyennes et aux citoyens. Vous vous passerez donc de nous pour prendre cette décision, et vous voterez votre petit règlement dans cet entre-soi trop souvent de mise.

Mme Marie-France Lorho. Très bien !

M. Pierre Dharréville. Mais ne comptez pas que cela dure ! Nous voulons signifier avec force combien cette délibération est, à nos yeux, illégitime. (*Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et SOC, ainsi que parmi les députés non inscrits.*)

M. Patrick Hetzel. Bravo !

M. le président. La parole est à Mme Sylvia Pinel.

Mme Sylvia Pinel. À l'orée de l'examen de la présente réforme du règlement de l'Assemblée, deux écueils nous guettaient.

Le premier consistait à adopter des dispositions dont les objectifs pouvaient sembler louables, mais dont l'application aurait conduit à fragiliser les droits des groupes d'opposition, des groupes minoritaires et des députés non inscrits. Il nous fallait être collectivement vigilants, notamment pour éviter une rationalisation excessive du débat parlementaire, qui l'aurait privé de sens et aurait nui à l'équilibre du débat démocratique, affaiblissant in fine la représentation nationale.

Le second écueil consistait à s'abstenir de tout mettre en œuvre pour parvenir au compromis le plus large possible, dont notre règlement tirera sa légitimité.

Nous savions que le texte présentait plusieurs points d'achoppement importants, que nous avons rappelés lors de la discussion générale.

Mme Laurence Dumont. En effet !

Mme Sylvia Pinel. Nous devons donc aborder ces sujets sensibles avec un esprit de responsabilité. Il s'agissait notamment du seuil de constitution des groupes politiques, de la limitation du temps de parole dans la discussion générale, du nombre d'orateurs inscrits sur les articles et de la défense des amendements identiques et de suppression.

D'emblée, le groupe Libertés et territoires s'est inscrit dans une démarche constructive, en commission comme dans l'hémicycle. Notre volonté, constamment réaffirmée au cours des débats, était de parvenir à une modification équilibrée et efficace de notre règlement. Il ne s'agissait pas, pour nous, de révolutionner le travail parlementaire, mais de faire en sorte qu'il soit davantage au service de nos concitoyens, en phase avec leurs attentes et leur vie quotidienne.

Cette évolution indispensable ne devait pas se produire à n'importe quel prix. C'est sans doute pourquoi nos débats sur la réduction du temps de parole des députés ont été houleux.

M. Philippe Gosselin. Eh oui !

Mme Sylvia Pinel. Ils nous ont permis de faire part de nos craintes, légitimes et partagées, sans pour autant que nous parvenions à un consensus large, ce que nous pouvons regretter.

Mme Laurence Dumont. À qui la faute ?

Mme Sylvia Pinel. Jusqu'au bout, notre groupe a privilégié l'apaisement et le dialogue. Ainsi, nous avons obtenu, grâce à une seconde délibération de l'article 8, l'adoption d'un amendement relatif au temps de parole dans la discussion générale, que nous avons rédigé dans un véritable esprit de compromis.

Il s'agissait de renoncer à la réduction à cinq minutes du temps de parole alloué aux groupes politiques dans la discussion générale telle qu'elle était proposée, et de laisser à la Conférence des présidents le soin de décider d'un temps de parole de cinq ou dix minutes, en fonction du degré d'importance d'un texte ou de son volume.

Mme Laurence Dumont. Et ça suffit ?

Mme Sylvia Pinel. Le compromis auquel nous sommes parvenus est positif, non seulement pour la qualité de notre travail parlementaire, mais aussi pour l'image que nous donnons de notre rôle de représentants de la nation. Y parvenir n'a pas été simple ! C'est pourquoi je tiens à saluer l'engagement de notre rapporteur et celui du président de l'Assemblée nationale.

Mes chers collègues, la proposition de résolution n'est peut-être pas le bond de géant que certains espéraient, ...

M. Philippe Gosselin. C'est certain !

Mme Sylvia Pinel. ...mais elle constitue incontestablement un pas dans la bonne direction. D'autres évolutions devront sans doute être conçues et mises en œuvre, notamment dans le sillage de la réforme constitutionnelle annoncée par le Président de la République à l'issue du grand débat national.

Celle-ci induira inévitablement des modifications dans l'équilibre de nos institutions, ce qui ne sera pas sans conséquences pour notre Assemblée. Nous devons en tenir compte.

Nous avons le devoir d'opérer une véritable revalorisation du rôle du Parlement.

Mme Laurence Dumont. Ce n'est pas ainsi que vous y parviendrez !

M. Philippe Gosselin. Nous n'en prenons pas le chemin !

Mme Sylvia Pinel. Notre groupe défendra cette ambition dans le cadre de la future réforme constitutionnelle, ...

M. Patrick Hetzel. Quelle naïveté !

Mme Sylvia Pinel. ...faute de quoi l'utilité et le sens du travail mené en vue de la réforme du règlement seront altérés.

Dans cette attente, le groupe Libertés et territoires considère que la proposition de résolution est une première étape importante, en faveur de laquelle nous voterons. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LT et sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Bruno Questel. Devions-nous, ou non, moderniser nos règles de fonctionnement...

M. Patrick Hetzel. Oui, mais pas comme cela !

M. Bruno Questel. ...afin que la qualité de nos travaux sur le fond – de la conception et de l'adoption de la loi à son évaluation et à celle de l'action du Gouvernement – constitue notre seule priorité et le fondement de notre action ? Assurément, la réponse est oui.

Dans cette perspective, les présidents de groupe ont été réunis pendant six mois, pour travailler à l'élaboration de nouvelles règles en vue d'améliorer le fonctionnement de l'Assemblée nationale.

Le président Richard Ferrand a mis un soin scrupuleux à rapprocher les points de vue, dans un climat de confiance et même de cordialité que vous êtes nombreux, sur les bancs de l'opposition, à saluer. L'équilibre et le consensus ont été au cœur de discussion.

Mme Laurence Dumont. Ne parlez pas de consensus ! Pas vous !

M. Jean-Paul Lecoq. Pas pour nous !

M. Pierre Cordier. Autocongratulation !

M. Bruno Questel. Les membres du groupe La République en marche remercient M. le président de l'Assemblée nationale d'avoir pris cette initiative et de s'y être tenu sans discontinuer.

Cet équilibre, obtenu après six mois de concertation et transcrit par M. le président de l'Assemblée nationale dans la proposition de résolution que nous nous apprêtons à adopter, M. le rapporteur, Sylvain Waserman, y prend une large part. Il a été, à chaque instant, le gardien des derniers jours, notamment en réunissant les représentants des groupes – qui semblent l'avoir oublié – autant que nécessaire. Je le

remercie sincèrement, au nom des membres du groupe La République en marche, de son souci constant d'équilibre et de recherche du consensus.

Nous devons désormais démontrer par l'usage la qualité du règlement que nous nous apprêtons à adopter – je rappelle à celles et ceux qui l'auraient oublié que jamais une modification du règlement n'a été adoptée à l'unanimité.

Mme Laurence Dumont. Il n'y a pas eu de scrutin public !

M. Bruno Questel. On verra combien la proposition de résolution de Richard Ferrand était juste et adaptée, en vue de placer notre assemblée davantage en phase avec les aspirations de nos concitoyens et de faire en sorte que nous sortions, les uns et les autres, majorité et opposition, de notre jeu de rôles.

Le nouveau règlement est d'abord un progrès pour les droits des groupes de l'opposition et des groupes minoritaires.

Mme Laurence Dumont. Arrêtez !

M. Bruno Questel. Il leur offre un droit de tirage plus effectif, s'agissant des commissions d'enquête et des missions d'information de la Conférence des présidents par exemple. Par ailleurs, il améliore leur représentation au sein des organes de l'Assemblée nationale : ainsi, le premier vice-président sera obligatoirement un élu de l'opposition.

Quant aux députés non inscrits, leur présence au sein des commissions spéciales entre autres est désormais garantie.

Les avancées sont claires : la réforme du règlement proposée accorde de nouveaux droits à l'opposition, aucun à la majorité. Nous assumons pleinement cette concession essentielle pour améliorer l'efficacité de l'Assemblée nationale, s'agissant notamment du contrôle de l'action du gouvernement.

M. Philippe Gosselin. À voir !

M. Bruno Questel. Ayez confiance, monsieur Gosselin !

M. Philippe Gosselin. J'ai confiance dans le droit !

M. Bruno Questel. L'usage sera plus déterminant encore s'agissant de l'amélioration de la procédure législative. Les nouvelles règles permettront d'améliorer le travail parlementaire, notamment en matière de prévisibilité et d'articulation entre commission et séance publique. Dans le même esprit, nous introduisons une procédure de législation en commission.

Mme Valérie Beauvais. Osez la démocratie !

M. Bruno Questel. Une réorganisation complète des temps de parole en séance publique, visant à recentrer les débats sur le fond des dispositions, est également proposée. À compter de l'entrée en vigueur de notre nouveau règlement, tous les groupes, sans exception, disposeront d'un temps de parole de cinq minutes dans la discussion générale.

Nous saluons le groupe Libertés et territoires, dont les membres, loin des postures, ont participé à nos travaux jusqu'au bout afin de les enrichir de leurs propositions, notamment lors de la seconde délibération de l'article 8.

M. Paul Molac. Très bien !

M. Bruno Questel. Cette mesure de rationalisation des débats a suscité des crispations. Pourtant, la réorganisation du temps de parole en discussion générale a lieu au détriment de la majorité, qui dispose aujourd'hui d'un avantage en la matière : le groupe La République en marche dispose pour chaque discussion générale d'un temps de parole de quinze

minutes, contre dix pour le groupe Les Républicains et cinq pour chacun des autres groupes, qui semblent tous l'avoir oublié.

M. Patrick Hetzel. Quelle idée de vous faire hara-kiri !

M. Jean-Louis Masson. Vous bâillonnez l'opposition !

M. Bruno Questel. Mes chers collègues, notre objectif est clair : améliorer la lisibilité des débats et la qualité de la loi.

M. Patrick Hetzel. En marche arrière !

M. Bruno Questel. Ensemble, nous avons la responsabilité d'y parvenir, forts de ces nouveaux outils. Nous avons la responsabilité de tirer le meilleur profit de ces nouvelles règles.

Les débats des deux dernières années témoignent du rôle des attitudes, des postures et de la volonté politique. Ce n'est que collectivement, majorité et opposition, groupes minoritaires et députés non inscrits, que nous rendrons l'Assemblée nationale plus efficace et plus moderne.

Nous sommes convaincus que les nouvelles règles de fonctionnement nous permettront, ensemble, de transposer dans la vie quotidienne de nos concitoyens le meilleur de nos idées, dans toute leur diversité et toutes leurs divergences (*Exclamations sur les bancs du groupe LR*)... que vous ne semblez pas prêts à écouter, chers collègues de l'opposition !

Une fois le texte passé devant le Conseil constitutionnel, ...

M. Philippe Gosselin. Heureusement qu'il existe !

M. Bruno Questel. ...nous bénéficierons tous des avancées incontestables de notre nouveau règlement, qui améliore la procédure parlementaire et renforce vos droits, chers collègues de l'opposition. C'est pourquoi, sans faillir ni faiblir, avec enthousiasme, le groupe La République en marche votera la proposition de résolution. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et quelques bancs du groupe MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Gosselin.

M. Philippe Gosselin. Nous voici donc au terme d'un épisode assez douloureux. Certes, il est rare qu'une réforme du règlement de l'Assemblée fasse l'unanimité, mais il est de bonne politique et de bon ton de s'efforcer de parvenir à un certain équilibre.

À cet égard, je salue M. le rapporteur, Sylvain Waserman, qui s'y est employé avec un vrai talent. Il a tenté, avec une énergie que je salue, de parvenir à un compromis, ce qui était possible.

M. Frédéric Reiss. Mais les bancs de la majorité sont clairs, cela ne les intéresse pas !

M. Philippe Gosselin. J'ai fait partie de ceux qui, aux côtés du président Jacob, ont défendu cette recherche de compromis, ardemment et jusqu'au bout.

Mais le rapporteur a échoué : certains, au sein même de la majorité, lui ont, il faut le dire, savonné la planche.

M. Patrick Hetzel. Exactement !

M. Boris Vallaud. Absolument !

M. Philippe Gosselin. Et que dire de l'action négative du président de l'Assemblée nationale lui-même, dont on se demande quelle mouche a pu le piquer dans la nuit de mardi à mercredi !

M. Bruno Questel. Honteux !

M. Philippe Gosselin. Les choses avaient plutôt bien commencé, il y a quelques mois, sous les auspices du nouveau président de l'Assemblée nationale. Richard Ferrand voulait apparaître au-dessus de la mêlée, et loin des postures habituelles.

Mais l'image qu'il donne de lui-même aujourd'hui n'est pas celle que nous avons cru voir alors ! Elle est ternie, et celle du Parlement ainsi que des droits de l'opposition avec. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR et parmi les députés non inscrits.*)

Nul ne doute que les membres du groupe Les Républicains, autant que ceux des autres groupes, étaient favorables à une réforme de notre mode de fonctionnement. La loi est bavarde, chacun le sait. Le président Mazeaud l'a dit dès 2006. En 1991, le Conseil d'État déplorait la « logorrhée législative et réglementaire ».

Plusieurs initiatives ont été prises pour améliorer le système, notamment lors des réformes du règlement adoptées en 2009 et en 2014. De toute évidence, il fallait aller plus loin, afin d'améliorer le travail parlementaire et de combattre l'inflation législative, qui est encore accrue, mécaniquement, par l'augmentation du nombre de groupes politiques.

Comme vous le savez, chers collègues de la majorité, nous approuvons certaines modifications, notamment la nouvelle procédure de législation en commission, la réforme de la saisine pour avis, la limitation à deux minutes des explications de vote sur les articles, la limitation du temps de parole lors des motions de procédure ou même, et je salue le travail de la majorité sur ce point, la réforme des questions au Gouvernement.

Nous étions conscients de vos efforts. Nous étions d'accord avec vous pour fluidifier nos travaux, les revoir et améliorer la « fabrique de la loi », comme l'on dit de nos jours.

Mais pas à ce rythme ! Votre précipitation, votre volonté de nous faire voter les futurs textes en quatrième vitesse sont excessives. C'est de l'usinage, c'est de la taylorisation, c'est moins la fabrique d'une norme applicable à nos concitoyens qu'une production industrielle !

La loi, chers collègues de la majorité, ce n'est pas cela ! La loi, si je file la métaphore, est un produit artisanal, façonné lentement, poli, fini à la main, comme l'a dit le président Chassaing. Elle est le fruit d'un partage d'expériences, donc d'échanges, dans le cadre d'un débat démocratique contradictoire – j'insiste sur ce point. Il n'y a pas un moule d'où sortiraient des textes à la chaîne !

Vous qui mettez sans cesse en avant les notions d'efficacité, de fluidité et de rationalité, vous n'avez que la *start-up nation* à l'esprit. Ici, nous ne sommes pas dans un *fab lab*, mais à l'Assemblée nationale, où nous élaborons et votons la loi ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur plusieurs bancs des groupes SOC, GDR et FI, ainsi que parmi les députés non inscrits.*)

Par ailleurs, une telle réforme ne peut se faire au détriment du droit d'amendement et des droits de l'opposition. Or c'est bien là que le bât blesse.

Dans toutes les grandes démocraties, et cela n'est pas propre à la France, on juge du respect des droits de l'opposition à des indices comme celui-ci, et du contraire à leur absence.

M. Patrick Hetzel. Démocrature !

M. Philippe Gosselin. Votre projet de nouveau règlement fait peser une menace non seulement sur les droits collectifs des parlementaires, mais plus encore sur leurs droits individuels. Il fera d'eux des muets du sérail! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR et sur quelques bancs des groupes SOC et GDR.*)

À cet égard, nous dénonçons la limitation à un orateur par groupe des interventions sur les articles en débat, ainsi que sur les amendements identiques et de suppression. Demain, le droit d'amendement n'existera plus. Or nous prétendons qu'il est personnel, comme l'affirme la Constitution, et constitué de deux volets, le dépôt de l'amendement et sa défense.

Nous sommes des élus de la nation! Cette qualité ne découle pas de notre appartenance à un groupe politique, fût-il majoritaire! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR, GDR et FI, et sur quelques bancs des groupes SOC et UDI-Agir.*)

La nation ne se réduit pas à une appartenance politique! Elle est indivisible. Elle ne peut être caporalisée par un groupe, aux ordres de son président devenu répartiteur des temps de parole. Oui, tout mandat impératif est nul! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR et SOC et sur quelques bancs des groupes GDR et FI.*)

Aujourd'hui, après avoir dénoncé la rupture d'égalité entre les députés en fonction de leur groupe, j'en appelle solennellement au Conseil constitutionnel, qui se saisira de droit du texte en ayant à cœur, je n'en doute pas, d'être le gardien du temple, de la règle et des droits de l'opposition.

Enfin, j'exprimerai le regret que nous n'ayons pu nous mettre d'accord.

M. Erwan Balanant. À cinq reprises vous avez dit que vous étiez d'accord avec nous!

M. Philippe Gosselin. Nous pensons que la nouvelle Assemblée serait protectrice des droits de l'opposition, elle risque d'en être le fossoyeur! (*Mesdames et messieurs les députés du groupe LR ainsi que les députés non inscrits se lèvent et applaudissent longuement. – Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes UDI-Agir, SOC, GDR et FI.*)

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à Mme Élodie Jacquier-Laforge.

Mme Élodie Jacquier-Laforge. Personne n'ignore aujourd'hui que le fonctionnement de notre Assemblée a besoin d'être rénové, afin qu'elle puisse faire face aux textes qui s'imposent à elle, jour après jour, avec un fil directeur: un équilibre entre l'optimisation de notre fonctionnement et la préservation fondamentale du droit à l'expression des députés.

M. Patrick Hetzel. L'équilibre est rompu!

Mme Élodie Jacquier-Laforge. Sur la forme, nous ne pouvons que regretter l'absence des groupes d'opposition durant la majeure partie de l'examen dans l'hémicycle. (*Exclamations sur les bancs du groupe SOC.*)

M. Christian Hutin et Mme Valérie Rabault. Et elle est où, la majorité, aujourd'hui?

Mme Élodie Jacquier-Laforge. Cette proposition de résolution, qui était le fruit d'une longue concertation de l'ensemble des présidents de groupes, aurait dû être examinée par la totalité des groupes de l'Assemblée nationale. Je regrette que nous n'ayons pas été capables, majorité comme opposition, de le faire, et ce dans l'intérêt général et pour la qualité de nos travaux et de nos débats.

Sur le fond, la délicate question du délai accordé aux orateurs dans le cadre des discussions générales a été résolue par l'adoption d'un amendement en seconde délibération. A été ainsi acté, sur proposition du groupe Libertés et territoires, le principe d'une différenciation entre les textes, avec la possibilité, pour la Conférence des présidents, d'accorder un temps de discussion générale de cinq ou dix minutes, selon la nature du texte.

Ensuite, la fluidification, la rénovation et la modernisation de nos travaux, assurées par cette résolution, méritent d'être saluées. Nous sommes en effet tous conscients de la nécessité de créer un cadre dynamique et adapté au rythme parlementaire de cette quinzième législature, dans la perspective de restaurer le lien de confiance avec nos concitoyens, pour lesquels notre fonctionnement est incompréhensible.

Les apports du groupe du Mouvement démocrate et apparentés vont en ce sens: établir, pour les bureaux des commissions permanentes, la même règle de parité entre femmes et hommes que celle qui prévaut pour le Bureau de l'Assemblée nationale; ou encore, supprimer la possibilité pour notre Assemblée d'instituer des missions d'information relatives à la préparation de la ratification des ordonnances prévues à l'article 38 de la Constitution. Cela constitue des avancées, dans le respect de nos normes institutionnelles les plus fondamentales.

Nous éprouvons toutefois quelques regrets. Si la rationalisation du temps parlementaire a toujours été un objectif clairement visé par cette proposition, l'occasion manquée de supprimer les séances de nuit – suppression rendue possible par le dispositif prévu par cette proposition – prive les membres de la représentation nationale des conditions de travail propres à les faire légiférer au mieux (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe MODEM*) et qui permettraient de mettre un terme par ailleurs au spectacle d'un hémicycle désespérément vide comme à la suspicion que suscitent les votes d'amendements ou de textes la nuit.

Nous regrettons également que la question de l'évaluation de l'application des lois ait été peu présente dans ce texte. Le groupe MODEM et apparentés, par l'intermédiaire de Jean-Noël Barrot, avait proposé de créer une nouvelle faculté pour les députés: celle de contrôler l'application des lois dans leurs départements en vertu de l'article 24 de la Constitution avec l'assistance des services de l'Assemblée nationale, et sans interférer avec les autres moyens de contrôle de l'application déjà à leur disposition.

Malgré le rejet de cette proposition, le groupe MODEM et apparentés se félicite de l'engagement pris par le rapporteur d'expérimenter ce dispositif. J'en profite pour souligner, à mon tour, combien son travail a été salué sur tous les bancs de cette assemblée.

En dépit de ces regrets, le groupe du Mouvement démocrate et apparentés estime que ce texte fait globalement avancer les choses. C'est pourquoi, en majorité, il votera ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Sur l'ensemble de la proposition de résolution, le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. David Habib.

M. David Habib. Le Parlement, c'est la parole. Une parole que l'on prononce. Une parole que l'on écoute. Une parole qui nous a été confiée par le peuple (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe SOC*), exercée en son nom, et que personne ne pourra nous confisquer.

Or l'objet de cette réforme, c'est justement cela : verrouiller l'expression des députés (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes SOC et GDR.* – « Très bien ! » sur les bancs du groupe LR) avant la prochaine réforme constitutionnelle, prévue pour septembre, pour ne plus connaître les débats de juillet 2018.

Vous dites vouloir fluidifier, dynamiser, moderniser le travail parlementaire. Mensonge ! Trois fois mensonge ! Ce que vous voulez, c'est contourner le débat public. (« *Il a raison !* » sur les bancs du groupe LR.) Vous voulez le faire dans le pays comme dans cet hémicycle.

Désormais, ce sera une motion de procédure contre deux actuellement, quinze minutes contre trente aujourd'hui, cinq minutes en discussion générale et un seul orateur par groupe, ...

M. Laurent Furst. Incroyable !

M. Christian Hutin. Honteux !

M. David Habib. ...deux minutes sur chaque article et un seul orateur par groupe. Plus d'explications de vote sur les articles ! Modification des règles de rappels au règlement et de suspension de séance ! Tout cela pour vous protéger, à l'approche de cette réforme constitutionnelle.

M. Patrick Hetzel. C'est cela, le sujet ! Vous avez raison !

M. David Habib. Sur la durée de nos débats, qu'il soit dit ici, de façon définitive, que le temps d'adoption d'un texte législatif est plus long en Allemagne qu'il ne l'est en France. Qu'il soit également dit que, si la loi est mal faite, si la loi est bavarde, si la loi est discutée dans de mauvaises conditions, c'est d'abord le fait du Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, LR et GDR et sur quelques bancs du groupe FI.*)

Qu'il soit enfin connu que nous avons peut-être, monsieur le rapporteur, trouvé un accord avec vous ; que nous avons accepté un amendement que l'on avait communément appelé l'amendement Le Fur, pour concilier, pour la discussion générale, les positions des uns et des autres ; que, sur la discussion des articles, nous avions, ou plutôt vous aviez suggéré de limiter à trois le nombre d'orateurs par groupe, et que nous l'avions accepté. Trois, pour deux minutes ! Mais, même cela, La République en marche n'en n'a pas voulu.

M. Patrick Hetzel. Ça a été désavoué par le président !

M. David Habib. En fait, au-delà de ce règlement et de l'affaire Benalla, que vous avez tous en tête, c'est votre conception du parlementarisme qui est ici en cause. Ainsi, nous avons multiplié les amendements pour pointer du doigt, par exemple, les insuffisances des études d'impact et de l'évaluation. Tout cela, vous vous en moquez ! Nous sommes intervenus plusieurs fois pour plaider en faveur d'un dispositif de coexamen de la loi, vous vous en moquez !

Ce qui est au cœur de ce dispositif, ce qui vous anime, ce qui vous a mobilisés la semaine dernière, c'est uniquement le contingentement de la parole, et notamment le principe d'un orateur par groupe. Votre projet, c'est le mandat impératif, pourtant contraire à nos institutions et à notre histoire politique.

Sur tous les bancs, nous vous avons rappelé qu'il pouvait exister des nuances, des approches différentes au sein d'un même groupe, et que l'expression de chacun de nous était légitime. Nous vous avons rappelé que la Constitution comme l'histoire de notre démocratie exigeaient la libre adhésion, et non la subordination à un parti ou un groupe

politique. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, GDR, FI et LR.*) Mais de tout cela, vous vous moquez. Pour vous, en politique comme en économie, il est urgent d'uberiser notre société. Ce règlement ne vise à atteindre que cet objectif.

Mes chers collègues, dans quel pays, dans quelle démocratie la règle du jeu, la loi commune est-elle le fait de la seule majorité, et s'impose-t-elle sans discussion, sans ajustement, à toutes les oppositions ?

M. Christian Hutin. En France !

M. David Habib. Dans quel pays : en Hongrie ? Non. En Pologne ? Non. (« *En France !* » sur les bancs du groupe LR.) Dans l'un des États républicains des États-Unis ? Non. C'est en France (« *Une honte !* » sur les bancs du groupe FI), en 2019, sous ce mandat, que l'on impose un règlement qui a été violemment disputé par l'ensemble des parlementaires.

Monsieur le président, en 2014, une majorité socialiste avait fait le choix de retirer des dispositions qui ne faisaient pas l'unanimité, pour atteindre le consensus que ce type d'exercice exige. Le groupe socialiste, bien évidemment, ne pourra voter cette réforme du règlement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC, dont les membres se lèvent, et des groupes FI, GDR et LR.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde, président du groupe UDI, Agir et Indépendants.

M. Jean-Christophe Lagarde. Je ne vous cache pas que le sentiment de notre groupe, à l'issue de cette discussion, est un sentiment de déception et de gâchis. La réforme qui avait été initiée nous paraissait souhaitable, nous la voulions et y avons contribué. La méthode employée, la vôtre, semblait augurer d'une volonté de discussion, et je dois dire qu'au cours des groupes de travail réunissant les présidents de groupe, vous avez écouté, entendu, évolué.

Au terme de ce processus, une réunion devait être conclusive, réunir le consensus le plus large possible. Elle n'y est pas parvenue. Une autre n'a jamais eu lieu.

Le résultat, c'est que nous avons commencé à examiner un texte dont nous avons la naïveté de penser qu'il pouvait évoluer, qu'il pouvait changer à la faveur de la discussion dans l'hémicycle. Puisqu'il ne s'agissait pas de majorité et d'opposition, puisqu'il ne s'agissait pas du Gouvernement mais, en réalité, de notre règle de vie commune, de notre capacité d'expression et de la compréhension de nos concitoyens, nous pensions qu'il pouvait parfaitement être débattu ici, sereinement.

Tel n'a hélas plus été le cas dès l'article 8, la semaine dernière. Cela a été pour nous une déception. Oui, nous partageons l'idée que certains temps de discussion en séance ne sont pas nécessaires, et que les artifices de procédure font inutilement perdre le fil d'une discussion et la diluent, alors qu'elle doit être plus politique et plus concentrée.

Nous partagions l'idée que, comme le veut la réforme du règlement, l'on pouvait progresser en n'ayant qu'un orateur par groupe, dès lors qu'il disposerait de suffisamment de temps ; qu'une seule intervention par article pouvait être possible si l'on permettait à chacun et chacune d'entre nous de livrer son opinion par écrit pour le *Journal officiel*, afin que nos électeurs en sachent quelque chose ; que les motions de renvoi en commission, les amendements identiques ou les motions référendaires, dont le temps sera raccourci, étaient des artifices de procédure qui n'étaient pas indispensables, tout comme les suspensions de séance.

Oui, tout cela est plutôt positif pour notre Assemblée. Nous avons contribué, monsieur le président, à ces avancées, et nous avons cherché jusqu'au bout, avec le rapporteur, des solutions de consensus.

Il y a des avancées, comme l'organisation nouvelle – du moins l'espère-t-on, puisqu'elle n'est pas suffisamment codifiée – des questions d'actualité au Gouvernement, où l'opposition aurait plus de temps et disposerait également d'un droit de réplique au Gouvernement; la possibilité donnée à un groupe d'opposition demandant une commission d'enquête de choisir un rapport; ou encore la séparation des explications de votes et des votes solennels, de manière à s'épargner enfin le ridicule de voter un texte comme le projet de loi de réforme de la justice un vendredi dans la nuit, à quatre heures du matin!

Il fallait permettre à tous les députés de s'exprimer, et revaloriser le travail du Parlement. Oui, le fait qu'il y ait un corapport sur l'application des lois est un progrès. Oui, les contributions écrites, je le disais, offriront à chaque député la liberté de bien marquer sa position, et nos concitoyens auront le droit de pétition.

Il y a des aménagements techniques, les horaires réformés, la possibilité donnée aux présidents de groupe de participer au Bureau, l'obligation de mettre un texte à la disposition des députés dix jours avant son examen en séance. Et puis il y a la cosmétique – la première vice-présidence de l'Assemblée nationale, ou la première vice-présidence du Comité d'évaluation.

Nous avons achoppé sur l'article 8, sans que le reste de la discussion puisse avoir lieu. Après avoir cherché un consensus trois heures durant, dans la nuit, et, Philippe Gosselin le disait, alors que le but était très proche, nous avons échoué. Pourquoi? Parce que nous demandions qu'un groupe ait, de droit, dix minutes de temps de parole pour l'ensemble d'un projet de loi – des projets de loi complexes, comme les projets de loi ELAN, EGALIM, comme la réforme de la justice ou bien d'autres.

Sans doute sommes-nous moins doués que d'autres, mais je prétends qu'en cinq minutes, on ne peut présenter une pensée complète et complexe sur un texte de loi d'une telle nature. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir, LR, SOC, FI et GDR.*)

C'est pourtant, nonobstant l'amendement cosmétique qui a été adopté, ce qui sera désormais le droit: cinq minutes! Et, si la majorité le souhaite, quand elle le souhaitera, quand cela ne la dérangera pas, et quand le Gouvernement ne fera pas pression pour que l'on aille plus vite, alors on aura peut-être dix minutes, si la Conférence des présidents, c'est-à-dire le président du groupe majoritaire, le décide.

Tout cela pour quarante minutes de discussion, à peine, alors que le reste de ce que j'ai présenté permet d'économiser des heures de discussions inutiles! Vous avez refusé quarante minutes de discussion indispensables pour que l'Assemblée joue son rôle, c'est-à-dire qu'elle éclaire nos concitoyens sur ce que pensent les différentes familles politiques de notre pays!

Voilà ce que je trouve ridicule. Voilà ce qui m'inspire un immense sentiment de déception et de gâchis, quasiment le sentiment d'avoir été floué, alors que nous avons cherché à jouer le jeu. Nous être entendu dire « ça suffit! », à minuit moins vingt, après trois mois de discussions: c'est pour cela que tout le reste se fera sans notre participation.

Mais je veux vous dire, monsieur le président, mes chers collègues de la majorité, que, à l'heure où le Gouvernement nous parle sans cesse de plus d'écoute, nous venons de faire l'exercice contraire. Au moment où l'on met en chantier une réforme constitutionnelle, cela me paraît de mauvais augure, parce que toute réforme, qu'elle soit celle du règlement intérieur ou de la Constitution, nécessite un dialogue, et que le dialogue ne doit pas s'interrompre aussi brutalement que vous l'avez souhaité. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-Agir, LR, SOC, FI et GDR.*)

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

Mme Mathilde Panot. Nous vous avons déjà expliqué les raisons profondes de notre opposition à votre texte. À première vue, cela en surprendrait plus d'un que l'Assemblée nationale vote son propre affaiblissement. Ce genre de comportement est particulièrement rare dans l'histoire politique. Vous réduisez notre temps de parole et notre droit d'amendement, et vous piétinez les droits des parlementaires.

Avec vous, on réglera bientôt les retraites en cinq minutes, la destruction de la fonction publique en deux minutes. Et quoi encore? Le silence, comme seul remède pour ne pas entendre nos arguments!

Comble de votre grand sens de la démocratie, vous avez voté le texte alors que toutes les oppositions dénonçaient vos méthodes en quittant l'hémicycle.

M. Laurent Furst et M. Patrick Hetzel. Honteux!

M. Michel Herbillon. Et on ose appeler cela la démocratie!

Mme Mathilde Panot. Mais pour comprendre ce que vous êtes en train de faire, il faut placer votre proposition dans la cohérence générale de vos pratiques de pouvoir. Vous vous croyez le parti de la vérité: hors de ce que vous dites et de ce que vous pensez, point de salut!

M. Christian Hutin. C'est très juste.

M. Erwan Balanant. C'est l'hôpital qui se moque de la charité!

Mme Mathilde Panot. Cette réforme du règlement vient après ce magnifique « grand débat » au cours duquel le Président de la République a imposé sa parole au reste du pays, pendant plusieurs mois, sans contradiction possible.

M. Michel Herbillon. C'était une mascarade!

Mme Mathilde Panot. Lorsque vous réduisez le temps de parole des oppositions à l'Assemblée, le problème ne se limite pas à cet hémicycle, loin de là. Tout cela renvoie à une pratique du pouvoir et à une vision de la République où seuls sont autorisés à parler ceux qui partagent l'essentiel avec vous. Que le pouvoir reste aux mêmes, pour aujourd'hui et pour toujours!

Cette réforme du règlement nous déçoit, car elle ne nous permettra plus d'argumenter pendant plus de deux minutes, comme si la délibération politique pouvait se passer d'un temps qui lui est si précieux.

M. Laurent Furst. Le nouveau monde, c'est le monde du silence!

Mme Mathilde Panot. Mais si nous nous opposons fermement à cette réforme du règlement, c'est surtout parce qu'elle donne à voir une oligarchie qui fait main basse sur nos institutions. Qu'aucune parole ne vienne troubler l'accumulation de richesses et de pouvoir toujours plus grande de quelques-uns: voilà la loi d'airain des quelques milliardaires qui ont trouvé des commis pour s'emparer de la République.

(*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe FI.*) Ces mêmes milliardaires qui sont propriétaires des plus grands médias de notre pays et le bradent désormais par la main de votre gouvernement, voilà les dangers que tout vrai démocrate doit combattre. (*Mme Caroline Fiat applaudit.*)

M. Erwan Balanant. On ne quitte pas l'hémicycle, quand on veut combattre !

Mme Mathilde Panot. Tout vrai démocrate doit se rendre compte que la parole qui ce printemps a été écrasée, c'est la parole du peuple, celle des gilets jaunes que vous méprisez et dont vous ignorez absolument tout des conditions d'existence. (*Huées sur les bancs du groupe LaREM.*) C'est la parole de ceux qui l'an dernier défendaient le service public du rail, des infirmières, des aides-soignantes, des travailleurs intérimaires, des chômeurs, des militants des quartiers populaires, des militants écologistes en lutte, de tant et tant de gens qui se battent pied à pied contre le monde que vous leur préparez depuis ces sièges rembourrés. Quand donc viendra le moment où vous laisserez une place dans cette République à ces voix maintenues par le mépris ou la force dans le silence ?

Vous vous apprêtez à voter ce texte, à commettre un geste, un de plus, en faveur de vos maîtres. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*) Qu'ils entendent une chose : peut-être parlerons-nous moins ici, mais ils n'en ont pas fini avec nous ! Ils n'en ont pas fini avec nos concitoyens, qui n'en peuvent plus et savent que les institutions actuelles sont dépassées. Votre V^e République est morte pour la démocratie, cessez de vouloir la rafistoler ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

M. Bruno Millienne. Débranchez-la !

Mme Mathilde Panot. Nous sommes les partisans de la VI^e République. Nous serons avec ceux qui convoqueront une Constituante pour refonder les institutions de notre peuple.

M. Bruno Millienne. Ce n'est pas près d'arriver !

Mme Mathilde Panot. Nous sommes les défenseurs intransigeants de la souveraineté populaire. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Sandra Marsaud. Mais oui, mais oui, bien sûr.

Mme Mathilde Panot. Si vous voulez faire taire les gilets jaunes, les militants écologistes, les syndicalistes en lutte, la jeunesse qui se lève pour un avenir meilleur, alors vous nous trouverez toujours à leurs côtés. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

La France, mes chers collègues, n'est pas un pays qui se tait. Un jour, elle peut reprendre son souffle ; l'autre, s'abstenir de voter. Ces jours-là, elle est fatiguée de vos petites manœuvres et de vos mensonges malhabiles. Et nous le sommes avec elle. (*Vives exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Sylvain Maillard. Nous aussi, nous sommes fatigués de vos manœuvres !

Mme Mathilde Panot. Mais le suivant, elle peut déferler et exiger le changement profond dont ce pays a besoin. Assemblée constituante, référendum citoyen, révocation des élus, reconnaissance du vote blanc : voilà l'horizon que nous devons donner au pays. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe FI.*)

C'est d'horizon, en effet, que nous avons besoin. Mais vous, toujours, vous ne faites qu'un seul geste en direction du peuple : vous le bâillonnez ! (*Mme Mathilde Panot se*

bâillonne avec son foulard. – Les membres du groupe FI se lèvent et applaudissent. – Vives protestations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)

VOTE SUR L'ENSEMBLE

M. le président. Je mets aux voix la proposition de résolution. (*Mmes et MM. les députés des groupes LR, SOC, GDR et FI, ainsi que plusieurs députés du groupe UDI-Agir, quittent l'hémicycle.*)

Plusieurs députés du groupe LR. Mascarade !

M. Christian Hutin. Honteux !

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	362
Nombre de suffrages exprimés	355
Majorité absolue	178
Pour l'adoption	347
contre	8

(*La proposition de résolution est adoptée.*) (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures cinq, est reprise à dix-sept heures vingt, sous la présidence de M. Hugues Renson.*)

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

3

MOBILITÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

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

DISCUSSION DES ARTICLES (suite)

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a commencé l'examen des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 2442 à l'article 1^{er}.

Article 1^{er} (suite)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n^{os} 2442 et 2654, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n^o 2442.

M. Hubert Wulfranc. Je souhaiterais que nous abordions ce sujet sans idéologie car, nous le savons tous, la gratuité des transports en commun peut être appréhendée selon un prisme étroit. Des expériences ont été menées en la matière, portées par la volonté politique de certains élus locaux soucieux de promouvoir le transport pour tous. Le contexte, rappelons-le, est dominé par la hausse tendancielle du coût du transport urbain et par des enjeux tels que la place de la voiture dans la ville ou l'aménagement du paysage urbain.

Cet amendement se fonde donc sur les résultats de ces expériences, que vous connaissez. Dans les villes où les élus locaux ont décidé d'instaurer la gratuité des transports, on constate un report modal non négligeable du véhicule léger vers les transports en commun, qui ouvre des perspectives. L'espace public peut ainsi être pensé autrement, tandis qu'une nouvelle culture du transport voit le jour. On observe, ce qui peut faire débat, une appropriation du transport en commun, bien loin de certaines pratiques dénuées de tout contrôle social, propres aux véhicules de transport.

Naturellement, si la gratuité des transports a un coût, elle génère, certes à la marge, des économies d'exploitation. Par ailleurs, des solutions de financement alternatives peuvent être trouvées. Nous en avons présenté quelques-unes, sur le fondement des expériences menées. Nous pourrions aller jusqu'à un taux bonifié du versement transport ou au reversement du montant de la prise en charge par les employeurs de 50 % des frais de transport de leurs salariés aux collectivités qui s'engagent dans ces expérimentations.

Nous vous demandons donc de faciliter la volonté politique locale et d'offrir des possibilités aux élus locaux, qui connaissent le mieux les priorités des politiques publiques du fait de leur proximité. Adoptez cet amendement et mettez-vous ainsi, s'il vous plaît, en toute neutralité et avec bienveillance, au service de l'expérimentation locale de la gratuité des transports.

M. Alain Bruneel. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 2654.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre chargée des transports, nous rencontrons un problème de communication sur ce sujet important. C'est pourquoi je me propose de traduire dans votre « novlangue » les arguments que j'avance à l'appui de cet amendement. Je ne doute pas que la compréhension en sera améliorée, et que vous soutiendrez enfin cette proposition.

Cet amendement vise à encourager le Gouvernement à mener un *benchmarking* afin de « disrupter » la gestion et l'accès des flux de voyageurs, dans des modes de transport « polyindividuels », en prenant exemple sur les réalités commerciales et les approches multifactorielles déjà mises en œuvre dans les villes de Niort, Dunkerque, Compiègne, Aubagne, Manosque, Châteauroux ou Libourne, pour ne citer que les plus connues.

L'accès aux transports sans billettique permet de libérer les énergies proenvironnementales individuelles et ainsi, collectivement, de prendre le *lead* sur les objectifs environnementaux assignés par les accords sur le climat internationaux.

Parmi les effets induits par cette pratique de mobilité renouvelée et libéralisée, il est à noter que la cohabitation des différents publics présents dans l'*open space* du véhicule

– conducteurs, passagers, clients, usagers – se trouve sur un mode de relations interpersonnelles apaisé, même sans intermédiation. Ainsi, par cette dynamique RH, l'efficacité opérationnelle est améliorée pour les conducteurs.

En ce qui concerne l'objectif initial de réallocation modale des flux de personnes transportées, on observe que le transfert se produit de façon automatique et significative, du fait de la flexibilité apportée par l'accès sans billettique, qui relègue le véhicule individuel dans le vieux monde.

Par ailleurs, les machines destinées à délivrer les titres de transport ainsi économisées génèrent une marge redirigée vers les agents humains chargés de l'accueil et de la répartition des voyageurs, garantissant ainsi un effet *win win* sur tout le process.

En un mot, madame la ministre, pour *make the planet great again*, rendez gratuite la mobilité collective urbaine ou, si je puis me permettre, *make the bus free again* !

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

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Avis défavorable. Nous avons longuement débattu de ces deux amendements en commission.

À titre personnel, je suis contre la gratuité : c'est un leurre, car elle se paie. Tout le sujet revient alors à déterminer si elle se paie à hauteur de ce que vous proposez, ou non. Pour l'instant, les études ne prouvent pas que vous avez raison.

De plus, ces propositions vont à l'encontre de la libre administration des collectivités, qui doivent pouvoir fixer elles-mêmes leur grille tarifaire. Vous l'avez signalé, monsieur Prud'homme, certaines d'entre elles ont opté pour la gratuité. Si cela fonctionne pour elles, tant mieux. Si d'autres collectivités souhaitent aller dans le même sens, laissons-leur le choix d'appliquer leurs tarifs comme elles le veulent, sans l'imposer par la loi.

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Bien que je ne décode pas entièrement la « novlangue » de M. Loïc Prud'homme, je comprends que ces amendements visent à promouvoir la gratuité dans les transports.

M. le rapporteur l'a dit, la gratuité n'existe pas. Pour faire fonctionner des réseaux de transports publics, il faut financer des investissements, en infrastructures ou en matériel roulant, et payer des salariés. Ce que vous proposez revient donc plutôt à déplacer le curseur entre les contribuables et les usagers.

Certes, la gratuité peut être un levier dans de petits réseaux qui rencontrent des problèmes d'attractivité. Mais, pour les plus gros réseaux, vouloir la gratuité équivaut à demander qui paiera à la place des usagers – en Île-de-France, par exemple, ceux-ci apportent 3,8 milliards d'euros de recettes. Cela revient à reporter une charge supplémentaire soit sur les ménages, soit sur les entreprises. Or les Français nous l'ont dit clairement : ils ne souhaitent pas d'impôts supplémentaires.

Naturellement, les transports doivent être accessibles à tous. C'est pourquoi, dans les collectivités locales, les autorités organisatrices peuvent mettre en place des tarifications sociales et solidaires, qui sont une réponse adéquate. Il me semble préférable d'instaurer ces tarifications, plutôt que de faire payer des impôts aux ménages ou aux entreprises d'Île-de-France par exemple tout en assurant la gratuité des transports pour les touristes.

Avis défavorable donc, car j'estime que la gratuité ne doit pas être systématique.

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

M. Loïc Prud'homme. Tout d'abord, monsieur le rapporteur, nous n'obligeons personne. Il n'est question que d'une étude.

Quant à l'argument du « qui paiera ? », qui nous a déjà été opposé en commission, pardonnez-moi de faire remarquer, madame la ministre, que les contribuables qui ne possèdent pas de voiture paient aussi les infrastructures routières. Et que ceux qui n'ont pas d'enfant ne peuvent refuser d'acquitter leurs impôts au motif qu'ils ne veulent pas financer les écoles ! C'est la même logique.

Il s'agit là de choix politiques que nous faisons, pour les modes de déplacement comme pour tout le champ de l'organisation sociale. Le contribuable paie des impôts, et les citoyens choisissent ensemble les services qu'ils veulent rendre publics voire, le cas échéant, accessibles à tous, sans acquitter de billet ou toute autre contribution.

C'est un choix éminemment politique, absolument pas budgétaire. Il s'agit de décider ce que nos impôts financent. La gratuité des transports n'a pas pour but de balader les touristes, mais de permettre à nos concitoyens de se déplacer en toute liberté et de laisser massivement leur voiture individuelle dans leur garage.

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

M. Hubert Wulfranc. On en revient effectivement à la décision politique à l'échelle locale. Nous ne défendons pas une vision intégriste, imposée à l'ensemble du territoire national. Sans doute certaines situations sont-elles plus propices à un tel projet, notamment dans les villes moyennes.

Nos amendements visent à inciter les élus locaux à réfléchir aux moyens de traduire cette priorité politique. Ils sont les premiers à pouvoir décider des priorités politiques et déterminer les outils financiers qui peuvent être mobilisés pour rendre les transports en commun accessibles à tous leurs concitoyens.

Derrière la question du transport pour tous se profile celle de la faculté d'expérimentation locale. Certes cette expérimentation est contestée dans son principe, comme pourrait l'être toute priorité politique locale, y compris celles que vous envisagez en matière de besoins sociaux. Mais le but n'est pas de déterminer quelle priorité politique doit être privilégiée, mais de laisser aux élus locaux la faculté et la capacité de la mettre en œuvre, et de les accompagner dans cette voie.

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est exactement ce que nous disons !

M. Hubert Wulfranc. La question qui est posée est celle de la confiance accordée aux maires et aux conseils municipaux, y compris dans les intercommunalités et les métropoles.

M. le président. La parole est à M. Erwan Balanant.

M. Erwan Balanant. Dans mon territoire, un réseau de transports a été créé, il y a dix ans. J'étais alors et je suis toujours favorable à la gratuité. Les élus ont fait un autre choix. Cette solution me paraissait la plus adaptée, après avoir étudié les exemples connus. Parmi eux, vous n'avez pas cité Vitré, qui est assez remarquable, et votre exposé sommaire mentionne Carhaix, avec une faute d'orthographe qu'il conviendrait de corriger – c'est mon côté breton, je n'aime pas que les noms de ma région soient écorchés.

Mais, alors que je suis très favorable à la gratuité, je ne comprends pas votre amendement. Aujourd'hui, une totale liberté est laissée aux élus locaux. Ce sont eux qui décident dans les territoires. Mme la ministre vient de le dire, on peut s'interroger sur la pertinence de la gratuité à Paris et en Île-de-France : est-il légitime que les touristes ne paient pas les transports publics ?

Chaque situation, chaque collectivité, chaque réseau de transport a ses spécificités. Je ne suis pas comme certains un fanatique de la gratuité : après avoir étudié la question, il s'avère que cela fonctionne à certains endroits et pas à d'autres. Laissons donc la liberté aux élus – c'est ce prévoit le texte ! Vous devriez retirer vos amendements si vous êtes favorables à la gratuité dans les territoires. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

(*Les amendements n° 2442 et 2654, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Xavier Batut, pour soutenir l'amendement n° 2872.

M. Xavier Batut. Aujourd'hui, ma circonscription rurale est quasiment privée de mobilités alternatives. Le tout-voiture a remplacé les petites lignes ferroviaires, telle la liaison entre Saint-Valéry-en-Caux et Motteville. Le tout-voiture, c'est la pollution ; c'est exclure les citoyens ruraux des avancées en matière de mobilité et les rendre dépendants de leur voiture, et par conséquent des prix des carburants.

L'amendement vise à substituer à la rédaction de l'alinéa 36 les quatre objectifs suivants : favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives ; contribuer aux objectifs de lutte contre la pollution de l'air, contre le changement climatique et contre l'étalement urbain ; permettre le développement d'un maillage territorial dans les milieux à faible densité de population afin de rapprocher les populations des services et du travail – j'insiste sur ce point : dans les territoires ruraux, le manque de mobilité rend inégal l'accès aux soins, à la formation, et au travail – ; et surtout maintenir des infrastructures ou les remettre en service pour développer dans les zones blanches une véritable alternative à la voiture.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends vos préoccupations, et nous les partageons d'ailleurs, mais elles sont satisfaites par la rédaction du projet de loi. Je vous demande donc le retrait de votre amendement, sinon j'y serai défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Votre amendement est satisfait. L'objectif du projet de loi est de garantir dans chaque territoire des solutions alternatives à la voiture individuelle, donc de promouvoir le report modal que vous appelez de vos vœux. Je suggère donc le retrait de l'amendement.

(L'amendement n° 2872 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 2921, 1489 et 3207, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 1489 et 3207 sont identiques.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2921.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à supprimer l'extension des compétences des autorités organisatrices de la mobilité – AOM – à la lutte contre l'étalement urbain, qui nous semble être une fausse bonne idée.

La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové – loi ALUR – a renforcé la lutte contre l'étalement urbain au travers des SCOT – schéma de cohérence territoriale – et des PLU – plans locaux d'urbanisme. Ce n'est donc pas une bonne idée de confier cette compétence aux AOM.

Imaginons qu'une AOM crée une desserte dans un hameau pour permettre à ses habitants de se déplacer – mieux vaut qu'ils le fassent en transport en commun qu'en voiture individuelle. Un recours pourrait alors être déposé contre cette décision au motif que cette nouvelle desserte favorise l'étalement urbain. Il nous semble donc dangereux d'assigner un tel objectif aux AOM dès lors qu'il est largement pris en compte dans la loi ALUR par le biais des documents d'urbanisme.

Cet ajout met vraiment en difficulté les AOM. Il risque même d'inciter certains d'entre elles à s'abstenir de desservir des hameaux.

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Dumas, pour soutenir l'amendement n° 1489.

Mme Frédérique Dumas. Il n'a rien de commun avec le précédent. Il s'agit d'un amendement de cohérence. Il précise que les AOM contribuent aux objectifs de lutte contre la pollution sonore au même titre qu'à la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et l'étalement urbain.

Stéphane Demilly l'a rappelé lors de la discussion générale, 70 millions de citoyens européens subissent la pollution sonore. Celle-ci est l'une des premières nuisances de la vie en ville. Son coût social annuel en France est évalué à 57 milliards d'euros. La pollution sonore menacerait sérieusement la santé publique : selon l'Agence européenne pour l'environnement, elle est responsable de 10 000 morts prématurées par an en Europe.

Cette proposition s'inscrit dans la continuité des amendements adoptés par la commission du développement durable pour lutter contre la pollution sonore.

M. le président. La parole est à M. Michel Delpon, pour soutenir l'amendement n° 3207.

M. Michel Delpon. Dans le même esprit, l'amendement vise à ajouter les mots : « contre la pollution sonore ». La lutte contre la pollution sonore ferait ainsi partie des enjeux pris en compte dans la programmation des investissements de l'État.

C'est un amendement de cohérence. Il précise que les autorités organisatrices de la mobilité contribuent aux objectifs de lutte contre la pollution sonore au même titre qu'à la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et l'étalement urbain.

La prise en compte des nuisances sonores par les autorités organisatrices de la mobilité doit permettre le développement de solutions de mobilité propres et silencieuses dans divers segments du secteur des transports. Le déploiement de véhicules à faibles et très faibles émissions présente l'avantage de limiter la pollution sonore concomitamment à la réduction des gaz à effets de serre et autres polluants atmosphériques.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons longuement discuté en commission de l'amendement défendu par Mme Lacroute. Il n'est pas question pour les AOM de se substituer dans l'élaboration des PLU ou PLUI – plan local d'urbanisme intercommunal – aux conseils communautaires, lesquels conservent le dernier mot. Mais, afin d'atteindre l'objectif de zéro artificialisation des sols que nous nous fixons, l'avis de l'AOM peut compter. C'est uniquement dans ce sens qu'il faut comprendre la mention de l'étalement urbain. Les AOM ne sont pas décisionnaires. Je donne donc un avis défavorable à cet amendement.

Quant aux deux amendements identiques, mon avis est favorable car ce sont des amendements de cohérence.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'agissant de l'amendement n° 2921, notre but n'est évidemment pas de mettre en cause les documents d'urbanisme qui sont l'outil privilégié pour lutter contre l'étalement urbain. Mais je suis convaincue que la politique de mobilité a aussi son rôle à jouer, par exemple pour la desserte des zones dans lesquelles une densification peut être envisagée, celle-ci ne pouvant être menée sans les transports nécessaires. Sans contester le rôle prééminent des documents d'urbanisme, cette mention me paraît utile et mon avis est donc défavorable. Sur les deux amendements identiques, sagesse.

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

M. Jean-Marie Sermier. Soumettre ces amendements à une discussion commune pose problème. Ils ne relèvent absolument pas de la même logique : nuisances sonores d'un côté, étalement urbain de l'autre.

Nous pouvons tous adhérer à l'objectif de lutte contre l'étalement urbain. Sans reprendre les discussions de la loi ALUR, je rappelle que l'équivalent d'un département de surfaces agricoles est consommé tous les douze ou treize ans.

Mais la question de l'étalement urbain n'a rien à faire dans un texte sur les mobilités. Elle est traitée dans le cadre des PLUI, des SCOT et des SRADDET – schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire. Les documents sont suffisamment nombreux sans qu'il soit besoin d'en ajouter un, ce qui risque d'ailleurs de fragiliser l'ensemble des transports.

L'étalement urbain peut être envisagé de deux manières différentes : d'un côté, on peut considérer que l'installation d'un réseau de bus développe l'étalement urbain – la desserte de zones peu denses et de hameaux y favorise la construction ;

de l'autre, on peut estimer que le fait d'aller chercher des habitants dans les zones peu denses permet de lutter contre l'étalement urbain.

La question est donc compliquée, et vous ne donnez pas de réponse. Il reviendra donc au juge du tribunal administratif de donner sa vision des choses, s'agissant de réseaux de transport décidés par les élus locaux et qui seront fragiles juridiquement.

Dans l'intérêt du projet de loi lui-même, afin que les élus puissent accomplir des avancées en matière de mobilité, supprimez du texte l'objectif de lutte contre l'étalement urbain. À défaut, vous risquez de fragiliser ces avancées.

Mme Valérie Lacroute. Mais oui !

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Madame la ministre, c'est effectivement toujours un document d'urbanisme qui déterminera si un terrain est constructible ou non, mais c'est désormais l'AOM qui déterminera le rythme d'ouverture à l'urbanisation – c'est, en tout cas, l'interprétation que je fais du texte.

M. Jérôme Nury. Exactement !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Non !

M. Martial Saddier. C'est peu ou prou ce que vous avez sous-entendu lorsque vous avez indiqué que l'on ouvrirait à l'urbanisation et que l'on densifierait lorsqu'il y aurait un transport collectif. Sur le fond, pourquoi pas : nous souhaitons tous que, demain, les permis de construire soient délivrés juste en face d'une station de transport collectif. Mais nous retombons là dans un débat qui resurgit à chaque texte : tous les territoires ne sont pas égaux devant l'offre de transport public ! Et toutes les AOM ne disposent pas de la même puissance de feu économique pour développer ce type de transports.

Je ne prends pas parti pour ou contre le fait de mentionner l'étalement urbain, mais il est très clair pour moi, je le dis à la représentation nationale, que si ce sont toujours les intercommunalités qui détermineront, dans les SCOT, si les terrains sont constructibles ou non, ce sont dorénavant les AOM qui décideront, indirectement, de l'ouverture à l'urbanisation.

M. le président. Je mets aux voix...

M. Fabien Di Filippo. J'avais demandé la parole, monsieur le président !

M. le président. Pardon, monsieur Di Filippo. Vous l'avez fait trop discrètement, aujourd'hui ! Vous avez la parole.

M. Fabien Di Filippo. Merci, monsieur le président. C'est ma tendance à être un peu introverti qui me joue parfois des tours. (*Rires.*)

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cela ne va pas durer !

M. Fabien Di Filippo. Avant que nous passions aux votes, je souhaite apporter mon appui – qui sera sans doute décisif ! – aux amendements de Mme Dumas et de M. Delpon. Les modes de déplacement les moins consommateurs en énergie fossile sont réputés les plus silencieux, notamment lorsqu'ils sont électriques. Or le développement progressif du transport ferroviaire, en particulier des lignes TGV, entraîne l'apparition dans nos communes de zones de très forte pollution sonore, à proximité des voies. Nous devons nous assigner

collectivement cet objectif de lutte contre la pollution sonore. Il est donc très important de l'ajouter dans le texte. Il nous faut lutter efficacement contre cette pollution et équilibrer la « douceur » de tous ces modes de déplacement.

M. le président. Je précise que ces trois amendements ont fait l'objet d'une discussion commune car ils sont formellement incompatibles – ils ne le sont pas nécessairement sur le fond.

(*L'amendement n° 2921 n'est pas adopté.*)

(*Les amendements identiques n° 1489 et 3207 sont adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n° 2262, 3050 et 3365.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 2262.

M. Christophe Bouillon. Il vise à préciser la notion de services d'intérêt régional.

M. le président. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3050.

Mme Monica Michel. En matière de mobilité, la région sera désormais compétente pour les services d'intérêt régional. Par cet amendement, issu des travaux du groupe de travail formé par la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation, nous proposons de définir les services d'intérêt régional comme les services de mobilité qui ne sont pas intégralement réalisés à l'intérieur du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ou d'un syndicat mixte qui organise, en lieu et place de ses membres, des services de transport publics réguliers ou à la demande, comme l'a permis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vigier, pour soutenir l'amendement n° 3365.

M. Jean-Pierre Vigier. Je souscris aux explications données par les deux orateurs précédents, et je prends un exemple : une région pourrait très bien considérer qu'un service d'auto-partage ou de vélo déployé sur le ressort territorial d'une métropole est d'intérêt régional sans que la métropole en question ait son mot à dire. Dans ce cas, trois questions se poseraient : comment gérerait-on la concurrence entre les services métropolitains et les services régionaux ? Quelles seraient les conséquences sur les relations entre les AOM locales et la région ? Surtout, quelle serait la lisibilité pour les usagers ?

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande leur retrait. À défaut, j'émettrais un avis défavorable. Nous avons voulu que ce projet de loi soit un texte de décentralisation. Dès lors, laissons les élus de chaque région définir ce qui, dans leur région, constitue selon eux un service d'intérêt régional. Il leur appartient de définir cet intérêt.

M. Alain Bruneel. Il y a des régions riches et des régions pauvres !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense que ces amendements sont satisfaits par le droit en vigueur : en vertu du principe d'exclusivité, les collectivités ne peuvent intervenir qu'à condition de respecter les compétences attribuées par ailleurs à d'autres collectivités. Actuellement, la région ne peut intervenir dans l'organisation de services routiers régionaux que si elle respecte les services organisés par une communauté d'agglomération. Cela continuera à être le cas dans le cadre du présent texte. Selon moi, la précision que vous souhaitez apporter est inutile.

(Les amendements identiques n^{os} 2262, 3050 et 3365 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n^o 2922.

Mme Valérie Lacroute. Un amendement adopté en commission du développement durable a supprimé la possibilité d'intégrer dans le SRADDET la planification effectuée par la région en matière de mobilité. Or il nous semble tout à fait pertinent d'inclure le schéma régional des mobilités dans le SRADDET, afin d'assurer une cohérence entre les différents politiques menées au niveau régional. Cet amendement vise donc à rétablir cette possibilité.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement vise à rétablir une disposition que nous avons supprimée en commission. J'émet un avis défavorable, car nous ne voulons pas alourdir les SRADDET.

Mme Valérie Lacroute. C'est dommage !

M. Jean-Marie Sermier. Vous ne tenez pas compte de nos remarques !

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense que l'amendement est satisfait : rien n'empêche la région d'intégrer, dans le SRADDET, sa planification en matière de mobilité. Il n'est pas utile que la loi précise qu'elle a cette possibilité.

M. Jean-Pierre Vigier. Notre collègue Mme Lacroute n'est pas satisfaite de la réponse !

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

Mme Valérie Lacroute. L'idée n'est évidemment pas d'alourdir le travail, et il est parfois bon que la loi précise les choses. Du point de vue de la cohérence, il est bien dommage que l'on n'intègre pas le schéma régional des mobilités dans le SRADDET, qui traite d'un certain nombre de domaines relevant de l'aménagement du territoire. C'est même incompréhensible.

(L'amendement n^o 2922 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Barbara Bessot Ballot, pour soutenir l'amendement n^o 1754.

Mme Barbara Bessot Ballot. Il fait écho au débat que nous avons eu hier soir sur l'opportunité d'attribuer la compétence en matière de mobilité aux EPCI. Au lieu de confier cette compétence à la région, comme cela a été demandé alors par certains, je propose que la région établisse une carte mettant en évidence les endroits non desservis ou ceux dans lesquels des problèmes se posent.

M. Pierre Cordier. C'est une bonne idée !

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'article 4 du projet de loi charge la région, en sa qualité de chef de file, de définir les bassins de mobilité. Chaque bassin de mobilité fera ensuite l'objet d'un contrat opérationnel de mobilité, qui sera présenté chaque année au comité des partenaires. Je considère que votre amendement est satisfait par ce dispositif. Je vous invite à le retirer. À défaut, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Retirez-vous l'amendement, madame Bessot Ballot ?

Mme Barbara Bessot Ballot. Je ne peux qu'être satisfaite qu'il soit satisfait. Je le retire.

(L'amendement n^o 1754 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 1491 et 3324.

La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n^o 1491.

M. Stéphane Demilly. Lors de la discussion générale, j'ai beaucoup insisté sur le problème de la pollution sonore. Dans le droit fil de l'amendement n^o 1489 défendu il y a quelques instants par Frédérique Dumas, celui-ci vise à préciser que la région contribue aux objectifs de lutte contre la pollution sonore, au même titre qu'elle doit lutter contre le changement climatique et la pollution de l'air. La prise en compte des nuisances sonores par la région doit permettre le développement de solutions de mobilité propres et silencieuses dans divers segments du secteur du transport.

M. le président. La parole est à M. Michel Delpon, pour soutenir l'amendement n^o 3324.

M. Michel Delpon. Il tend à préciser que la région contribue elle aussi à la lutte contre la pollution sonore. J'espère qu'il sera adopté, à l'instar du n^o 3207.

(Les amendements identiques n^{os} 1491 et 3324, acceptés par la commission et le Gouvernement, sont adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n^o 1714.

M. Christophe Bouillon. Vous avez souhaité que la région soit chef de file en matière de mobilité. Cet amendement vise à lui permettre d'expérimenter une nouvelle offre de mobilité. Il est primordial d'intégrer un volet innovation et expérimentation dans les compétences confiées à la région.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je ne comprends pas le sens de votre amendement, monsieur Bouillon. Selon moi, il est satisfait : rien n'empêche les AOM de procéder à ce type d'expérimentation. Je vous invite donc à le retirer. À défaut, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense moi aussi que l'amendement est pleinement satisfait. Le sens même du présent projet de loi est d'encourager la mise en place de nouveaux services de mobilité sur tout le territoire, y compris grâce à des expérimentations.

(L'amendement n° 1714 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Jérôme Nury, pour soutenir l'amendement n° 352.

M. Jérôme Nury. En application du présent texte, la région deviendra l'autorité compétente de principe pour toutes les questions de mobilité. Elle pourra ensuite déléguer ses attributions à une autre collectivité territoriale ou à un EPCI. Cet amendement vise à mentionner expressément que les départements peuvent, au même titre que les EPCI, organiser les mobilités sur leur territoire, par délégation de la région.

Dans les départements ruraux comme l'Orne,...

M. Vincent Descoeur. Ou le Cantal !

M. Jérôme Nury. ...les intercommunalités n'ont pas toutes la taille, le personnel ou le budget requis pour exercer cette compétence.

Par ailleurs, il n'est pas opportun de laisser la totalité de la compétence à la région quand celle-ci couvre de vastes territoires peu peuplés, où il convient de gérer en proximité certains pans de la mobilité.

Pour renforcer le rôle que certains départements jouent et souhaitent continuer à jouer en matière de mobilité, nous proposons d'indiquer explicitement que la délégation peut se faire au profit des conseils départementaux.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement est satisfait, puisque l'alinéa 47 de l'article 1^{er} dispose que la région pourra déléguer sa compétence « à une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie », c'est-à-dire à n'importe quelle autre collectivité. Il n'est pas utile d'écrire que le département est inclus. Demande de retrait, ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. L'amendement est effectivement satisfait : la région peut d'ores et déjà déléguer au département sa compétence en matière de mobilité. Une dizaine de départements ont d'ailleurs obtenu une telle délégation. Le projet de loi tend à assouplir la procédure de délégation, le département étant évidemment inclus dans les collectivités « relevant d'une autre catégorie ».

Par ailleurs, le texte reconnaît pleinement le rôle essentiel que jouent les départements à la fois en tant que gestionnaires de voirie – en particulier en matière de développement des aires de covoiturage – et comme échelons de solidarité. Le département est présent et visible dans le volet coordination du projet de loi, aux articles 4 et 6. Retrait ou avis défavorable.

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

M. Jérôme Nury. Je m'attendais à cette réponse, madame la ministre, mais vous mentionnez les EPCI ! Il serait opportun, symboliquement, de préciser que les départements jouent un rôle majeur dans nos territoires, de reconnaître le rôle histo-

rique qu'ils ont joué en matière de mobilité – qu'il s'agisse de transports scolaires, de transports interurbains, d'autopartage... – et d'en faire les chefs de file pour toutes les questions de mobilité dans les territoires ruraux. Je comprends bien que l'amendement est satisfait, mais je crois important, ne serait-ce que pour le symbole, d'écrire expressément que les conseils départementaux peuvent recevoir délégation de cette compétence.

(L'amendement n° 352 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 2265 et 3051.

L'amendement n° 2265 de M. Christophe Bouillon est défendu.

La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3051.

Mme Monica Michel. Une disposition du projet de loi relative à la délégation d'une attribution par la région a été supprimée à l'initiative de la commission des lois, au motif qu'elle affaiblissait le principe général de la délégation de compétences. Elle apparaît pourtant nécessaire pour sécuriser les délégations allant au-delà des limites administratives d'un EPCI, qui se heurteraient au principe de spécialité. Il convient en conséquence de la rétablir.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame Michel, monsieur Bouillon, la phrase que vous entendez rétablir figurait en effet dans le projet de loi initial, avant son examen par le Sénat. Les rapporteurs du Sénat ont proposé sa suppression, à l'initiative de la rapporteure pour avis de la commission des lois. Nous avons jugé qu'il n'était pas utile de la réintroduire, car l'initiative de la délégation de compétences peut appartenir à la région délégante comme à l'AOM délégataire. Donc, demande de retrait ou avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 3051 est retiré.)

(L'amendement n° 2265 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 1828.

M. Vincent Thiébaud. Cet amendement a trait à un sujet qui me tient à cœur et sur lequel je travaille depuis plus d'un an : je veux parler des GECT – groupements européens de coopération territoriale –, plus communément appelés « eurodistricts ». Il a pour objet d'autoriser la région à déléguer aux bassins de vie transfrontaliers un ou plusieurs services de mobilité.

Mon territoire, et plus généralement l'Alsace, compte de nombreux eurodistricts. Nous travaillons sur des questions de mobilité entre la France et l'Allemagne. Des transports sont organisés, qui n'ont pas encore reçu une reconnaissance suffisante. Il faut donner les moyens nécessaires à l'organisation de la mobilité.

Cette disposition serait cohérente avec l'article 13 du traité d'Aix-la-Chapelle du 22 janvier 2019, qui invite la France et la République fédérale d'Allemagne à organiser diverses politiques par le biais des eurodistricts, dans des domaines comme la santé par exemple mais surtout le transport.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Favorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement apporte effectivement une souplesse supplémentaire, en permettant la conclusion d'une convention en l'absence d'adhésion à un groupement européen de coopération territoriale. J'y suis favorable.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Monsieur Thiébaud, pourriez-vous apporter quelques précisions sur le dernier alinéa de l'amendement, qui a été passé sous silence ? Il prévoit une compensation, qui consiste en la création d'une taxe additionnelle. Quelles en sont donc les conditions ? Étant issu d'un territoire frontalier, je m'intéresse à tout ce qui vise à favoriser le transport frontalier, mais peut-être pas à ce prix.

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

M. Vincent Thiébaud. J'avais déposé cet amendement en commission mais il avait été jugé irrecevable au regard de l'article 40 de la Constitution, au motif qu'il instituait un transfert de charges d'une collectivité à une autre. J'ai donc ajouté ce gage, mais je pense que c'est le décret qui répondra véritablement à cette question. Je laisse Mme la ministre vous en dire plus.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai omis de préciser que le Gouvernement lève le gage.

(L'amendement n° 1828, modifié par la suppression du gage, est adopté. – M. Vincent Thiébaud applaudit.)

M. le président. L'amendement n° 1829 de M. Vincent Thiébaud est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Demande de retrait, ou défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Thiébaud, retirez-vous votre amendement ?

M. Vincent Thiébaud. Je le retire, car il me semble que l'alinéa 47 répond à ma demande.

(L'amendement n° 1829 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 2192.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le présent amendement vise à rendre facultative, pour les communautés de communes et pour les régions qui se substituent aux communautés de communes lorsque celles-ci ne se sont pas emparées

de la compétence d'AOM, l'élaboration d'outils d'aide aux décisions ayant un impact sur les pratiques de mobilité. Cette disposition est cohérente avec celles, adoptées en commission, qui rendent facultative l'élaboration d'un plan de mobilité par les autorités organisatrices.

(L'amendement n° 2192, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3286.

M. Christophe Bouillon. L'article 1^{er} prévoit la possibilité pour Île-de-France Mobilités de délivrer un label « auto-partage » aux véhicules affectés à cette activité. Il s'agit là d'une simple faculté offerte à Île-de-France Mobilités, il n'y a pas d'obligation. Dès lors, les maires risquent de se heurter à des difficultés pratiques liées au fait que l'autorité organisatrice de la mobilité n'a pas fait usage de la possibilité qui lui est reconnue par la loi, alors même que de tels services existent, on le sait, sur le territoire de leurs communes.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est une demande de retrait. En effet, vous vous placez dans l'hypothèse où Île-de-France Mobilités déciderait de ne pas créer un label francilien d'auto-partage. Or, elle l'a fait il y a quelques semaines. L'amendement est donc sans objet.

(L'amendement n° 3286, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)

M. le président. L'amendement n° 1715 de M. Christophe Bouillon est défendu.

(L'amendement n° 1715, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Pierre Rixain, pour soutenir l'amendement n° 666 rectifié.

Mme Marie-Pierre Rixain. Cet amendement a trait aux facteurs de risque environnementaux en milieu urbain, et notamment au bruit qui, vous le savez, est la deuxième cause de morbidité après la pollution atmosphérique, notamment dans notre région francilienne. Les Franciliens résidant en zone dense perdent en moyenne 10,7 mois de vie en bonne santé du fait de leur exposition aux nuisances sonores engendrées par les transports. À titre d'exemple, les habitants de Champlan, commune de ma circonscription, en Essonne, perdent 31,5 mois de vie en bonne santé à cause des nuisances sonores, selon Bruitparif, l'observatoire du bruit en Île-de-France. Ces nuisances sont en partie dues à la circulation routière.

Le bruit est donc devenu un enjeu environnemental et sanitaire de premier plan pour nos politiques publiques. Nous ne pouvons pas continuer à organiser le sacrifice de certaines de nos communes franciliennes. C'est pourquoi cet amendement vise à ajouter aux objectifs d'Île-de-France Mobilités la lutte contre les nuisances sonores, largement induites par les transports.

(L'amendement n° 666 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 976 rectifié de M. Bruno Millienne est un amendement de coordination.

(L'amendement n° 976 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3061 rectifié.

Mme Monica Michel. Il n'est pas prévu, à l'heure actuelle, que les demandes de délégation des collectivités ou groupements de collectivités intéressés fassent systématiquement l'objet d'une délibération au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Cet amendement a pour objet d'apporter plus de transparence concernant ces demandes.

(L'amendement n° 3061 rectifié, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 977 de M. Bruno Millienne vise à corriger une référence incomplète.

(L'amendement n° 977, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2886 rectifié.

Mme Élisabeth Borne, ministre. La loi relative au Grand Paris confie à la RATP – Régie autonome des transports parisiens – la mission de gestion technique des lignes, ouvrages et installations, à l'exclusion des gares. La gestion technique des gares relève donc actuellement de la Société du Grand Paris.

Pour simplifier les interfaces en phase d'exploitation, il serait plus cohérent de confier la mission de gestion technique des gares à la RATP pour le gros œuvre, le clos et le couvert, et à Île-de-France Mobilités pour les équipements à l'intérieur des gares. Île-de-France Mobilités pourra ensuite déléguer sa mission aux opérateurs de transport qu'il va désigner par appel d'offres à partir de 2020.

Le présent amendement vise à modifier les statuts d'Île-de-France Mobilités pour prévoir expressément ces missions. Les exploitants des lignes du Grand Paris express sont les responsables opérationnels naturels de la maintenance des gares, des sites de maintenance et de remisage ainsi que des postes de commande centralisés. Île-de-France Mobilités entend donc leur confier cette mission dans le cadre des appels d'offres qu'il lancera prochainement pour leur désignation.

Cet amendement participe à la bonne conduite du projet du Grand Paris express et à la réalisation des objectifs fixés par le Gouvernement. Il vous sera proposé d'ajouter une disposition complémentaire, après l'article 38, pour confier expressément ces missions à Île-de-France Mobilités.

(L'amendement n° 2886 rectifié, accepté par la commission, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 2443.

M. Hubert Wulfranc. Nous proposons, par cet amendement, de supprimer les alinéas 78 à 83. En effet, ces dispositions permettent aux opérateurs de créer toute ligne de transport touristique, à condition de respecter certaines prescriptions élaborées par l'autorité organisatrice de la mobilité en accord avec le gestionnaire de la voirie et

portant notamment sur les prescriptions environnementales des véhicules. Ces dispositions, selon nous, entrent en contradiction avec la réglementation actuelle, en vertu de laquelle les services librement organisés – autrement dit, non conventionnés – ne peuvent être créés dans le ressort territorial d'une même AOM urbaine ou sur une distance inférieure à 40 kilomètres en Île-de-France. Cette limitation à la création de lignes librement organisées est nécessaire, à nos yeux, afin de préserver les lignes conventionnées et la cohérence du plan de transport. La réglementation actuelle est en effet suffisante. Nous proposons donc de supprimer ces alinéas.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le Sénat a introduit un dispositif permettant d'encadrer l'activité des opérateurs de transports à vocation touristique. Nous avons conservé et précisé ce dispositif en commission. L'avis est donc défavorable à la suppression de ces alinéas.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Peut-être avez-vous remarqué la prolifération de bus touristiques, par exemple dans Paris, qui sont source de pollution et de congestion ? Les dispositions introduites dans le projet de loi visent à réguler ces services, par exemple avec des prescriptions imposant l'usage de bus propres. Ces ajouts allant dans le bon sens, je vous propose de retirer votre amendement, qui empêcherait le bon encadrement des services de bus touristiques. À défaut, l'avis serait défavorable.

(L'amendement n° 2443 est retiré.)

M. le président. Les amendements n° 676 et 677 de M. Bruno Millienne sont rédactionnels.

(Les amendements n° 676 et 677, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n° 1806 rectifié, 897, 1940 et 3053, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 897 et 1940 sont identiques.

La parole est à Mme Isabelle Florennes, pour soutenir l'amendement n° 1806 rectifié.

Mme Isabelle Florennes. L'objet de cet amendement est d'assurer la représentation de la métropole du Grand Paris au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

La composition actuelle de l'établissement public Île-de-France Mobilités – IDFM – est répartie comme suit : la région Île-de-France dispose de quinze sièges, la Ville de Paris, de cinq sièges et les sept départements franciliens d'un siège chacun, soit sept sièges. Sont également présents, sans contribution financière, la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale, lesquels ont un représentant.

Seule absente, la métropole du Grand Paris ne dispose, trois ans après sa création, d'aucun siège et n'y est donc pas représentée. Compte tenu des dispositions introduites par le Sénat, qui a modifié l'alinéa 84 de l'article 1^{er} du projet de loi pour intégrer les associations d'usagers au sein

du conseil d'administration d'IDFM, il apparaît naturel d'assurer la représentation au sein de la métropole du Grand Paris.

Tel est l'objet de l'amendement, qui vise à actualiser la composition du conseil d'administration en attribuant un nouveau siège à la métropole. Un décret en Conseil d'État sera nécessaire pour en tirer les conséquences quant au nombre total de sièges et à l'équilibre de leur répartition.

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, pour soutenir l'amendement n° 897.

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Il est presque identique, et je pourrais reprendre intégralement les propos exposés avec brio par Mme Florennes. Toutefois, ce que vise mon amendement, qui a été adopté par la commission, est la présence de représentants des employeurs au sein d'Île-de-France Mobilités. Dans cette structure, c'est le financement qui détermine le poids des voix et l'organisation de la gouvernance. Or les employeurs font partie des principaux pourvoyeurs de fonds de la mobilité en Île-de-France. Il me paraît donc naturel qu'ils soient représentés, pour cette raison et aussi par une sorte de parallélisme des formes, puisque le Sénat a voulu y faire siéger les représentants des usagers.

M. le président. La parole est à M. Pacôme Rupin, pour soutenir l'amendement identique n° 1940.

M. Pacôme Rupin. La gouvernance d'Île-de-France Mobilités possède un fonctionnement stable qu'il faut conserver, selon lequel le conseil régional a la majorité. Toutefois, après que le Sénat a intégré au conseil d'administration les représentants des usagers, il convient de faire de même avec ceux des employeurs, principaux financeurs – à plus de 50 % – du budget de la structure. Compte tenu de cette part dans le financement des transports publics en Île-de-France, leur présence au sein du comité des partenaires n'est pas suffisante. Tel est le sens de cet amendement.

M. le président. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3053.

Mme Monica Michel. Il a pour objet d'actualiser la composition du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en y intégrant un siège pour la métropole du Grand Paris – MGP –, qui n'en dispose pas encore, comme pour la chambre régionale de commerce et d'industrie – CCI – et les autres établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, donc sans modifier la composition de l'établissement public.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Défavorable.

Les deux amendements qui concernent la métropole du Grand Paris suppriment la représentation des usagers au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, introduite par le Sénat, pour la remplacer par la représentation de la MGP. Or, je l'ai dit en commission, celle-ci est une structure en devenir qu'il serait prématuré d'envisager de faire siéger au sein d'Île-de-France Mobilités.

Quant aux deux autres amendements en discussion commune, avis défavorable également, car les employeurs sont à mon sens déjà représentés au sein d'Île-de-France Mobilités par l'intermédiaire des représentants des chambres de commerce et d'industrie.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends bien les motivations de ces amendements.

S'agissant de la métropole du Grand Paris, il pourrait être logique qu'elle soit représentée au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, mais cela doit faire l'objet d'une concertation avec les collectivités concernées. Au demeurant, la représentation des collectivités au sein du conseil d'administration découle aujourd'hui de leur participation au financement de la mobilité en Île-de-France. Peut-être faudra-t-il y réfléchir plus avant, mais la mesure me semble prématurée. Avis défavorable, donc, aux amendements en ce sens.

Quant à ceux qui visent à permettre la représentation des employeurs au sein du même conseil d'administration, comme l'a dit le rapporteur, les employeurs y siègent déjà par l'intermédiaire des représentants de la chambre régionale de commerce et d'industrie. Assurément, ils jouent un rôle éminent dans les transports franciliens puisqu'ils financent plus de 50 % des services de transport. Mais, là encore, toucher à cet équilibre nécessiterait une concertation préalable avec l'ensemble des acteurs. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Isabelle Florennes.

Mme Isabelle Florennes. Je voudrais apporter quelques précisions, notamment pour répondre à l'objection du rapporteur à propos du caractère flou du statut juridique de la MGP.

À droit constant, la loi MAPTAM – loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles – est claire : elle ne limite pas dans le temps l'existence de la MGP et organise les transferts de compétences à l'horizon 2020. Ce qui est flou, en revanche, c'est l'architecture globale du schéma territorial francilien. J'en veux pour preuve le débat que nous avons eu à ce sujet dans le cadre du projet de loi de finances pour 2019.

En outre, un rapport de l'inspection générale de l'administration de la mairie de Paris établi du temps du STIF, ancêtre d'IDFM, proposait précisément d'intégrer la MGP au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Il faudra évoluer. J'entends bien votre réponse, madame la ministre, et elle est encourageante. Mais les compétences et le périmètre d'intervention de la métropole s'agissant des questions liées à la mobilité sont importants. J'en veux pour exemple son travail concernant la pollution de l'air, en particulier l'instauration de la zone à faibles émissions, prévue, sauf erreur de ma part, pour 2022. Je maintiens donc mon amendement, même si j'admets le bien-fondé de votre remarque.

M. le président. La parole est à M. Pacôme Rupin.

M. Pacôme Rupin. Je maintiens également mon amendement. Si la chambre de commerce et d'industrie a bien pour fonction, entre autres, de représenter les entreprises, le but est ici la représentation des employeurs qui financent les transports franciliens, par le biais du versement transport. Il est

légitime que siègent au conseil d'administration et la CCI et un représentant spécifique des employeurs qui acquittent le versement transport – ce que toutes les entreprises ne font pas. Je rappelle que cette dernière représentation serait minimale à l'échelle d'un conseil d'administration qui fait la part belle aux élus régionaux, et à ceux des collectivités territoriales en général, au regard du volume de la contribution financière des entreprises.

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

M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis. Dans la mesure où je représente la commission des lois, je maintiens mon amendement, même si je suis sensible aux arguments du rapporteur.

(L'amendement n° 1806 rectifié n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n°s 897 et 1940 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 3053 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n°s 2533 et 2058, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2533.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Le projet de loi permet déjà aux métropoles, comme autorités organisatrices de la mobilité, de financer un surcroît de dessertes ferroviaires : les infrastructures ferroviaires qui existent dans leur territoire peuvent rendre possible une utilisation de type RER métropolitain, laquelle pourrait se révéler plus pertinente que la création de nouvelles lignes en site propre.

À la suite des échanges que nous avons eus en commission, l'amendement étend cette faculté aux communautés urbaines, assez proches quant au poids du réseau, à la capacité de financement et aux problèmes de réalisation d'axes lourds de transport.

Il clarifie en outre le fait que cette possibilité offerte aux métropoles et communautés urbaines en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité est transférée aux syndicats mixtes auxquelles elles ont transmis le cas échéant la compétence d'organisation de la mobilité et qui l'exercent donc en lieu et place de leurs membres.

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau, pour soutenir l'amendement n° 2058.

M. Damien Pichereau. Il est très proche de celui du Gouvernement, mais moins complet puisqu'il n'inclut pas les communautés urbaines. Je le retire donc.

(L'amendement n° 2058 est retiré.)

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement restant en discussion ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je ne sais pas si mon intervention, la même qu'en commission, va beaucoup faire avancer les débats, mais en tout cas elle va me faire beaucoup de bien.

Bon nombre d'entre nous voteront l'amendement, un amendement « territorial », spécifique, à l'avantage des métropoles. Après avoir passé une heure à parler de Paris – et je suis député de Paris, dans la mesure où je suis député de la nation ! –...

M. Fabien Di Filippo. Il a raison !

M. Martial Saddier....nous nous apprêtons donc à en voter un autre au goût lyonnais – et je suis conseiller régional Auvergne-Rhône-Alpes.

Avec un certain nombre de nos collègues ici, sur tous les bancs, nous portons régulièrement des amendements qui sont qualifiés de « territoriaux » parce qu'ils parlent de la montagne, des zones frontalières ou du littoral. Or il arrive souvent en ce moment qu'ils reçoivent un avis défavorable, justement parce qu'ils sont territoriaux et qu'ils mettent en avant un territoire plutôt qu'un autre.

Alors sachez que nous, députés de la montagne, des zones frontalières et du littoral, sommes heureux, lorsqu'un amendement est bon pour la ville, bon pour Lyon, bon pour Paris, de le voter. Nous vous invitons à faire de même lorsqu'il s'agit de nos territoires ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir. – Mme Emmanuelle Ménard applaudit également.)*

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Il s'agit d'un amendement essentiel, qui va permettre d'aborder la question des RER métropolitains dans chacune des métropoles de France. Toutefois, madame la ministre, pourquoi le texte cible-t-il « les métropoles et la métropole de Lyon » ? Cette rédaction m'intrigue.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. D'abord, Paris n'est pas une communauté urbaine : ce n'est donc pas d'elle qu'il s'agit, mais, par exemple, de Dunkerque.

M. Martial Saddier. Je parlais des amendements précédents !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ensuite, si l'on précise « la métropole de Lyon » chaque fois qu'il est question des métropoles, c'est parce qu'elle jouit d'un statut particulier.

M. le président. Monsieur Saddier, l'intérêt que vous portez à la ville de Paris me touche !

M. Jérôme Nury. Le président est partial ! *(Sourires.)*

(L'amendement n° 2533 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 934.

M. Bertrand Pancher. Il nous a été suggéré par les associations d'usagers des services de transport, notamment par la FNAUT – Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Il vise à faire précéder tout arrêt du trafic d'une étude de ses conséquences et des autres solutions possibles, laquelle devrait être transmise aux usagers préalablement à la fermeture définitive.

J'imagine qu'une autorité organisatrice de la mobilité ou SNCF Réseau n'entreprendent pas de fermer une desserte sans avoir procédé à une étude d'impact. Il serait utile de rendre celle-ci publique, peut-être pour susciter un dialogue avec les usagers, en tout cas pour donner à ces derniers tous les éléments d'explication nécessaires.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cette procédure existe déjà, monsieur Pancher,...

M. Bertrand Pancher. Ah ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. ...sous une forme moins longue et moins complexe que celle que vous proposez d'introduire dans la loi, et qui ne paraît pas appropriée aux nombreux cas dans lesquels il est indispensable et urgent d'interrompre la circulation sur une ligne ferroviaire, par exemple pour réaliser des travaux afin de remédier à un problème menaçant la sécurité.

Je vous demande donc de retirer votre amendement ; à défaut, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

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

M. Bertrand Pancher. Je veux bien retirer mon amendement, mais il est tout de même curieux que la principale organisation d'usagers, la FNAUT, ignore l'existence de cette procédure – puisqu'elle nous demande expressément de défendre son instauration. Cela confirme qu'il serait utile de diffuser plus largement l'information.

(L'amendement n° 934 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n° 1010, 1154, 1621, 1007, 2349, 3219 et 1012, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 1010, 1154 et 1621 sont identiques, ainsi que les amendements n° 1007, 2349 et 3219 .

La parole est à M. Jérôme Nury, pour soutenir l'amendement n° 1010.

M. Jérôme Nury. Cet amendement, dont notre collègue Louwagie a eu l'initiative, est rédactionnel. Il vise à affirmer les principes fixés dans la loi NOTRe en matière de compensation financière entre autorités organisatrices lors des transferts de compétences.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1154.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement rédactionnel vise à affirmer les principes fixés par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, sur les compensations financières entre autorités organisatrices lors des transferts de compétences.

M. le président. Qu'en est-il de l'amendement n° 1621 de Mme Marie-Christine Dalloz ?

M. Vincent Descoeur. Il est défendu.

M. le président. Nous en venons à la seconde série d'amendements identiques .

La parole est à Mme Marie-France Lorho, pour soutenir l'amendement n° 1007.

Mme Marie-France Lorho. Le présent amendement vise à préciser une disposition de l'article L. 3111-5 du code des transports, relative au mécanisme de compensation de trans-

fert de charges en prenant en compte l'assiette du versement mobilité. Lorsque la loi ouvre le champ d'une éventualité, elle se doit d'en fixer les frontières de manière très précise afin d'éviter tout débordement, de prévenir les abus. Lorsque le code emploie le terme « éventuelle », celui-ci doit être précisé comme un fait subordonné à une décision de l'autorité organisatrice. Il convient par conséquent de prendre en considération le calcul de l'évolution éventuelle du rendement du versement mobilité. Sans cette précision, le texte risque en effet de manquer de clarté et, partant, d'être inefficace.

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 2349.

M. Stéphane Demilly. L'article L. 3111-5 du code des transports prévoit qu'une convention entre les autorités organisatrices concernées fixe les modalités du transfert et les conditions de financement des services de transport non urbains transférés, en tenant compte notamment d'une éventuelle modification du périmètre de l'assiette du versement transport. « Éventuelle modification du périmètre » : cette rédaction est imprécise et le présent amendement vise donc à y remédier.

M. le président. L'amendement n° 3219 est-il défendu ?

M. Christophe Bouillon. Oui, monsieur le président.

M. le président. La parole est à Mme Marie-France Lorho, pour soutenir l'amendement n° 1012.

Mme Marie-France Lorho. L'article tel qu'il est rédigé met à jour une procédure d'arbitrage devenue obsolète dont l'application aux transports inter-urbains est imprécise et est donc insatisfaisante. C'est pourquoi il s'agit d'affirmer les principes fixés par la loi sur les compensations financières entre autorités organisatrices lors des transferts de compétences, afin que ces compensations soient prises en considération dans la procédure d'arbitrage. L'objectif est de rendre cette dernière plus précise et de l'adapter à de nouveaux critères, comme le versement mobilité, qui doivent être pris en compte dans sa réalisation pour plus de précision et d'efficacité.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Le sujet étant assez technique, je vais m'efforcer d'être relativement clair. Quand un transfert de compétence est effectué de la région vers une AOM, par exemple, un dispositif de compensation financière s'applique : le transfert de compétence doit s'accompagner du transfert des ressources financières correspondantes. En ce qui concerne le transfert de services de transport non urbains, l'article L. 3111-5 du code des transports impose qu'une convention soit conclue entre les deux collectivités pour définir les modalités de la compensation financière. Aux termes de cet article, le calcul de cette compensation doit tenir compte, le cas échéant, de la modification de l'assiette du versement transport.

La première série d'amendements identiques modifie ce dernier élément, en permettant de réduire le montant de la compensation financière que doit verser la région, comme si le versement transport était prélevé au taux plafond. Cela signifie que la région pourra verser, dans certains cas, une compensation financière moins élevée, qui ne permettra pas à l'autorité organisatrice de maintenir les services. L'autorité organisatrice intercommunale pourrait alors être dissuadée de demander la restitution de sa compétence d'AOM ou bien se trouver forcée d'appliquer le taux plafond du verse-

ment transport pour avoir les ressources financières suffisantes. Cela semble contraire au principe de neutralité financière des transferts et à la liberté qui doit être laissée à chaque AOM de fixer comme elle l'entend le taux du versement mobilité sur son territoire.

L'amendement n° 1012, quant à lui, vise à modifier l'article L. 3111-8 du code des transports, qui concerne uniquement les transports scolaires. Il risque d'aboutir à une compensation financière minorée et donc insuffisante. L'avis est donc défavorable sur le premier point de cet amendement. Quant au second ajout fait par cet amendement, il est sans objet puisque l'article L. 3111-8 prévoit déjà que la procédure d'arbitrage sera définie par un décret.

Sur l'ensemble de ces amendements, la commission émet donc un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Contrairement à ce qui a été dit, les amendements identiques ne sont pas du tout rédactionnels. J'imagine que c'est une région qui en est à l'origine. Leur application aurait en tout cas pour résultat de modifier substantiellement le dispositif en vigueur, en réduisant drastiquement la compensation financière de la région par rapport aux charges transférées et donc en obligeant quasiment l'intercommunalité à lever un versement mobilité à taux plafond pour compenser cette sous-évaluation.

L'amendement n° 1012 suit une autre logique mais aboutit au même résultat.

Avis défavorable sur l'ensemble des amendements.

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

M. Bertrand Pancher. Je me rangerai bien sûr à votre avis, madame la ministre, et à celui de votre administration. Je tiens néanmoins à souligner le fait que l'article L. 3111-5 du code des transports est relativement imprécis dans la mesure où il prévoit qu'« une convention entre les autorités organisatrices concernées fixe les modalités de transfert et les conditions de financement des services de transport non urbains transférés, en tenant compte notamment d'une éventuelle modification du périmètre de l'assiette de versement transport ». En effet, lorsque le code emploie le terme « éventuelle », celui-ci doit être précisé comme un fait subordonné à une décision de l'autorité organisatrice et doit par conséquent prendre en considération le calcul de l'évolution éventuelle du rendement du versement mobilité. En outre, l'article 1^{er} du texte semble faire référence à une procédure d'arbitrage obsolète prévue par le code des transports, dont l'application aux transports interurbains n'est pas précisée. Malgré ces détails, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 1154 est retiré.)

(Les amendements identiques n° 1010 et 1621 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n° 1007, 2349 et 3219 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n° 1012 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n° 1486, 2059, 1755 et 2923, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour soutenir l'amendement n° 1486.

Mme Laurianne Rossi. Le présent amendement fait suite à l'ajout par les sénateurs, en première lecture, de la possibilité pour les autorités organisatrices chargées des services de transport scolaire de favoriser l'ouverture desdits services à d'autres usagers. C'est déjà le cas dans de nombreuses collectivités comme la communauté d'agglomération de Beaune, le département de l'Allier, la communauté de communes du Cœur des Bauges, qui ont fait le choix d'ouvrir les services de transport scolaire à d'autres usagers, y voyant là une offre de mobilité complémentaire permettant de pallier une insuffisance.

Nous voulons par conséquent aller un peu plus loin que les sénateurs. Si ces derniers ont souhaité que l'autorité organisatrice des services de transport scolaire « favorise » l'ouverture de ces services à d'autres usagers, il s'agit ici de rendre obligatoire l'accès de ces usagers aux bus scolaires. Nous permettrions ainsi aux territoires peu denses de proposer une offre de mobilité et aux accompagnants des enfants de monter dans les véhicules.

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau, pour soutenir l'amendement n° 2059.

M. Damien Pichereau. Les transports scolaires, en particulier en milieu rural, sont effectués depuis le domicile de l'élève jusqu'à l'établissement scolaire. Les bus ne sont pas toujours pleins à l'aller et, surtout, ils sont vides lors du trajet retour. Dans une logique de mutualisation, ces bus pourraient transporter d'autres usagers. Le présent amendement s'inscrit dans la continuité de nos échanges de points de vue en commission et vise à préciser que l'AOM compétente pour l'organisation des services de transport scolaire aura la faculté de les ouvrir à d'autres usagers. Elle devra en revanche s'assurer que cette ouverture n'affectera pas la qualité du service pour les élèves les utilisant.

M. le président. La parole est à Mme Barbara Bessot Ballot, pour soutenir l'amendement n° 1755.

Mme Barbara Bessot Ballot. En milieu rural, il n'est plus possible, dans le contexte de transition écologique dont on parle tant, de voir rouler des bus à moitié vides. Le présent amendement, dans le même esprit que les précédents, poursuit donc un objectif d'efficacité.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2923.

Mme Valérie Lacroute. Je suis quelque peu surprise de constater que le présent amendement soit en discussion commune avec ceux qui viennent d'être défendus, même s'il touche lui aussi au transport scolaire. Un amendement adopté en commission a supprimé la possibilité de consultation de l'AOM chargée des services de transport scolaire par l'autorité compétente en matière d'éducation sur les projets de modification des temps scolaires susceptibles d'avoir un impact sur l'organisation des services de transport scolaire, au motif qu'une telle procédure existe déjà dans le code de l'éducation.

Nous avons vérifié et la disposition réglementaire fait uniquement référence au département alors que ce dernier n'est plus une AOM depuis l'entrée en vigueur de la loi NOTRe. C'est pourquoi le présent amendement vise à rétablir cette consultation. Il semble en effet important que

soit prévu un vrai temps d'échange entre les chefs d'établissement scolaire qui modifient leurs horaires d'ouverture et de fermeture, et les AOM, afin d'éviter des décalages.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Madame Rossi, nous partageons votre objectif mais vous voulez créer une obligation à toutes les autorités organisatrices. C'est pourquoi je préfère largement l'amendement défendu par M. Pichereau, lequel me semble plus raisonnable. Je vous demande donc de retirer votre amendement au profit de ce dernier sur lequel j'émetts un avis favorable.

La définition d'une échelle pertinente pour l'organisation du transport scolaire dans chaque territoire doit être laissée à la libre appréciation des collectivités locales. Je vous demande donc de retirer votre amendement, madame Bessot Ballot, faute de quoi je donnerai un avis défavorable.

Quant à votre amendement, madame Lacroute, je le comprends bien mais la disposition réglementaire concernée n'a pas été abrogée par la loi NOTRe – une loi ne peut pas abroger un décret, lequel ne peut être modifié que par un autre décret, ce qui devra être fait, madame la ministre, pour tenir compte des conséquences du présent texte. En attendant, la procédure de consultation étant déjà prévue par le droit en vigueur, et même si vous avez raison sur le fait que le département n'est plus une AOM, je donne un avis défavorable.

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

Mme Elisabeth Borne, ministre. Même avis que M. le rapporteur sur les amendements visant à développer les synergies entre les transports scolaires et les autres types de transports. La rédaction de l'amendement n° 2059 est préférable puisqu'elle prend en considération les enjeux particuliers de sécurité liés à l'organisation des transports scolaires. Je propose donc le retrait des autres amendements. Je confirme par ailleurs à Mme Lacroute que si la partie réglementaire du code de l'éducation devra être toilettée, il ne me paraît pas souhaitable de remonter au niveau législatif ; c'est pourquoi je propose que cet amendement soit retiré.

M. le président. La parole est à M. Philippe Folliot.

M. Philippe Folliot. C'est une très bonne chose, monsieur le rapporteur, madame la ministre, de donner cette possibilité de mutualisation – concept essentiel pour le monde rural. Faire en sorte que nous puissions mutualiser les offres de transport est en effet important.

C'est une véritable avancée pour les communes qui, comme celle où je suis élu municipal et qui est pourtant un bourg centre, ne sont pas desservies par les transports réguliers gérés par la région, avec toutes les difficultés que cela pose en termes de développement.

Pour ne vous donner qu'un exemple concret, nous souhaitons ouvrir dans la commune une structure d'accueil pour jeunes handicapés, ce qui est problématique sans transport, notamment en direction de Castres, la ville voisine.

Je vous remercie donc d'ouvrir la possibilité d'utiliser les moyens de transport scolaires, car c'est une excellente idée.

M. le président. La parole est à M. Julien Borowczyk.

M. Julien Borowczyk. Cette solution doit rester optionnelle. Il faut tenir compte des questions d'adaptation des moyens de transport aux besoins des personnes à mobilité réduite, sachant que dans un minibus, un fauteuil roulant représente six places. Or, autant on connaît à l'avance le nombre de passagers pour un transport scolaire, autant ce n'est pas toujours le cas pour un transport ordinaire, et il ne saurait être question d'obliger les sociétés de transport à augmenter la taille de leurs véhicules.

M. le président. La parole est à M. Charles de la Verpillière.

M. Charles de la Verpillière. Je soutiens pour ma part l'amendement défendu par Mme Lacroute. En tant que conseiller départemental du canton de Lagnieu dans l'Ain, je peux témoigner des difficultés de coordination entre l'autorité organisatrice des transports scolaires et les autorités qui sont chargées de la définition des temps scolaires.

À compter du 1^{er} janvier 2020, le transport scolaire sera dans l'Ain de la compétence de la région Auvergne-Rhône-Alpes ; d'ici là, nous aurons néanmoins à organiser la rentrée 2019, dans quelques mois à peine. Il y a donc urgence à adapter les textes, y compris réglementaires.

Organiser la rentrée implique en effet de s'adapter aux évolutions imposées par les autorités académiques, notamment en matière de temps scolaire. Nous avons par exemple choisi, dans l'Ain, non pas d'harmoniser les horaires des collèges mais au contraire de les décaler, de façon à pouvoir réutiliser des bus ayant déjà fait un premier service.

De même que la semaine de quatre jours et demi nous a posé de gros soucis en matière d'organisation des transports, de même, nous anticipons que la scolarité obligatoire à partir de trois ans risque de poser quelques problèmes – mais ce sera à la région de s'en charger. Se posera en effet la question du retour de ces tous jeunes enfants, qui étaient certes pour beaucoup déjà scolarisés mais seront quand même plus nombreux, et qui ne resteront pas nécessairement à l'école l'après-midi : faudra-t-il alors organiser un transport spécial à l'heure du déjeuner ?

L'amendement de Mme Lacroute a donc le mérite de tirer la sonnette d'alarme.

(L'amendement n° 1486 est retiré.)

(L'amendement n° 2059 est adopté et les amendements n° 1755 et 2923 tombent.)

M. le président. L'amendement n° 678 de M. Bruno Millienne est rédactionnel.

(L'amendement n° 678, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Guillaume Chiche, pour soutenir l'amendement n° 2599.

M. Guillaume Chiche. L'alinéa 97, en tant que tel, n'a pas de conséquence pour les autorités organisatrices de la mobilité qui transportent tous les élèves dans des cars. Il n'a pas non plus d'incidence pour celles qui transportent des élèves dans des bus de lignes régulières, dès lors que le fonctionnement de ces lignes n'a pas été principalement mis en place pour les élèves. Cependant, il a clairement un impact pour les autorités qui utilisent les bus pour transporter des

élèves, dès lors que ces lignes ont pour vocation principale le transport des élèves, notamment si la ligne est fermée pendant les vacances scolaires.

À titre d'exemple, à Niort, dans ma circonscription des Deux-Sèvres, des circuits entre établissements scolaires et lieux d'habitation sont bien assurés par des bus en zone urbaine.

Cet amendement vise donc à rétablir l'état du droit actuel en prenant en compte les spécificités de nos territoires dans le transport debout.

(L'amendement n° 2599, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour soutenir l'amendement n° 1657.

Mme Danielle Brulebois. Cet amendement vise à rendre publiques les statistiques concernant les transports scolaires, afin que chaque parent puisse connaître les conditions dans lesquelles ses enfants sont transportés.

En effet, pour se rendre dans leur établissement scolaire, beaucoup de jeunes et d'enfants, parfois en bas âge, empruntent les transports scolaires, qui sont maintenant de la compétence de la région ou des agglomérations.

Or tous ne sont pas toujours assis et, à l'heure où des campagnes sont menées pour que les enfants attachent leur ceinture de sécurité dans les cars, le transport debout a beau être légal, on ne peut gérer le transport scolaire comme un transport classique, et les situations dites « exceptionnelles » ou « ponctuelles » ne doivent plus être admises.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement, qui introduit une obligation pour les collectivités locales. Je ne suis d'ailleurs pas sûr qu'on puisse obtenir des statistiques exactes.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La question des conditions de sécurité dans lesquelles sont transportés les enfants est absolument fondamentale, mais l'amendement n° 2059 que nous venons d'adopter clarifie les conditions dans lesquelles ce transport doit se faire. Votre amendement me semble donc satisfait. Je vous propose de le retirer.

(L'amendement n° 1657 est retiré.)

M. le président. Les amendements n° 679 et 2193 de M. Bruno Millienne sont des amendements de coordination.

(Les amendements n° 679 et 2193, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 3054.

Mme Monica Michel. La métropole du Grand Paris, constituée en 2016, et à statut particulier, ne dispose pas de compétence en matière de mobilité, contrairement aux autres métropoles. Cette situation est liée à la compétence spécifique de l'établissement public Île-de-France Mobilité dans la région.

La modification proposée a pour objet de permettre à la métropole du Grand Paris de bénéficier d'une telle délégation de compétence.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. À défaut de retrait, avis défavorable. Rien dans le droit existant ni dans le projet de loi n'interdit de faire ce que prévoit votre amendement.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

(L'amendement n° 3054 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1524 et 3368.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1524.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vise à revenir sur la suppression du dernier alinéa de l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, votée par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Il s'agit de faire en sorte que, lorsqu'un EPCI à fiscalité propre de plus de 400 000 mille habitants ou la métropole de Lyon a transféré sa compétence en matière d'organisation de la mobilité à un syndicat mixte, il reste majoritaire au sein de ce syndicat. Certes les autres communes argumentent que cela n'est pas avantageux pour elles, mais la collectivité la plus importante risque immanquablement de bloquer le transfert de compétences si elle ne conserve pas la main sur ce type de structure.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3368.

Mme Valérie Lacroute. Cette disposition concerne peu d'EPCI, mais il s'agit de permettre la constitution de syndicats mixtes compétents en matière d'organisation de la mobilité, afin que les questions de mobilité gagnent en cohérence. Les collectivités ne doivent pas avoir peur de mettre en place de tels syndicats mixtes.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. En commission nous avons supprimé le dernier alinéa de l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales, mais cela ne remet pas en cause le fonctionnement des syndicats mixtes existants. Par ailleurs, supprimer l'obligation de détenir la majorité, ce n'est pas la même chose qu'interdire qu'une collectivité détienne la majorité. Avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. La règle que vous proposez de rétablir est, de fait, un irritant pour le péri-urbain et une dérogation au droit commun, qui freine la constitution, pourtant souhaitable, de grands syndicats permettant l'adhésion des territoires péri-urbains et ruraux, ainsi que des régions, à la gouvernance de ces structures, au côté des métropoles et des grandes agglomérations.

J'entends les inquiétudes qui se sont manifestées dans certains syndicats existants, et je veux rappeler que la suppression d'une majorité obligatoire prévue par la loi n'interdit pas, à l'inverse, de garder ce principe dans le cadre des statuts des syndicats existants ou à créer.

Les statuts existants préservent les équilibres historiques et ne peuvent être modifiés sans les majorités requises, et donc l'accord de l'agglomération-centre. De même, les grandes agglomérations auront certainement un rôle important à jouer dans les futurs syndicats, et les différentes collectivités pourront choisir de leur donner la majorité, mais je pense qu'il est préférable que la loi ne l'impose pas. Avis défavorable.

(Les amendements identiques n°s 1524 et 3368 ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs amendements, n°s 2320, 2315, 2159, 2321, 2178 et 2187, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

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

M. Lionel Causse. Il s'agit d'amendements qui s'inscrivent dans le prolongement de ceux que j'ai défendus hier soir.

La principale différence entre les communautés de communes et les communautés d'agglomération, c'est que dans les communautés de communes, aucune commune ne compte plus de quinze mille habitants, ce qui signifie que, dans une communauté de communes, aucune commune ne peut assumer la compétence mobilité, ce qui n'est pas le cas dans les communautés d'agglomération. La loi permet aux communautés d'agglomération d'avoir d'office la compétence mobilité alors qu'elle ne le permet pas aux communautés de communes puisque, je l'ai rappelé hier, il faut réunir au moins les deux tiers des communes représentant plus de la moitié de la population, sachant qu'une commune qui représente plus de 25 % de la population peut empêcher ce transfert de compétence.

Je partage l'objectif de s'appuyer sur les communautés de communes en évitant d'avoir une France à deux vitesses, celle des communautés d'agglomération, d'un côté, et celle des communautés de communes de l'autre, d'autant plus que ces dernières se situent souvent dans des territoires ruraux. Et nous partageons aussi la volonté, rappelée à plusieurs reprises depuis le début de nos débats, de ne pas laisser de zones blanches afin de pouvoir développer de la mobilité, essentiellement pour celles et ceux qui en sont aujourd'hui le plus loin. C'est pourquoi je me permets d'insister sur la nécessité de donner un maximum de chances aux communautés de communes de développer leur compétence mobilité en réduisant cette fameuse minorité de blocage qui constitue, je tiens à le rappeler, un frein pour beaucoup d'entre elles dans nombre de domaines. Il ne s'agit pas d'amendements faits uniquement pour mon territoire du Seignanx. Certes, ils ne concernent ni Paris ni Lyon – désolé de le dire ici –, mais toutes les communautés de communes françaises. Pour ne pas remettre en cause la totalité des accords conclus entre les associations concernées et le Gouvernement, je propose ici que cette minorité de blocage soit abandonnée uniquement pour la compétence mobilité. Les amendements suivants poursuivent le même objectif, sous des déclinaisons un peu différentes, tous illustrant la philosophie qui les anime et que je me permets de rappeler encore cet après-midi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cette série d'amendements ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Causse, comme hier, aujourd'hui épisode 2, je vous confirme que la commission comprend parfaitement vos préoccupations, peut-être même plus que légitimes. Mais il ne nous semble pas que ce projet de loi en soit le cadre idoine car ce que vous

proposez relève d'une modification de la loi NOTRe que nous nous sommes engagés à apporter, et donc du ministère de la cohésion des territoires, que nous avons alerté à ce sujet et vous le savez. On voit bien que la situation actuelle pose des problèmes, mais ce n'est pas dans le cadre de ce projet de loi que nous nous y attellerons. À défaut d'un retrait, l'avis serait donc défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons longuement échangé sur ces questions. Je comprends bien votre préoccupation, monsieur le député, et je partage votre souhait que cette compétence puisse être assumée par les intercommunalités sans que des communes ne soient en mesure de bloquer le processus. Mais, vous l'avez souligné vous-même, il s'agit d'un point qui renvoie à une question d'ordre général, celle des modalités de prise de compétences par les intercommunalités. Vous savez qu'un texte est en préparation pour lever les irritants de la loi NOTRe et je vous confirme que j'ai signalé ce point à Jacqueline Gourault et à Sébastien Lecornu. Je pense que les discussions sont en cours sur ces fameux irritants, sachant qu'il faudra absolument apporter des réponses plus générales à ce genre de situations dans lesquelles une commune peut bloquer l'exercice par l'intercommunalité d'une compétence, car ce qui vaut pour la mobilité vaut aussi pour d'autres domaines.

Je vous propose de retirer ces amendements en vous confirmant que je porterai avec beaucoup d'énergie auprès du ministère de la cohésion des territoires la préoccupation que vous exprimez.

M. le président. Monsieur Causse, les amendements sont-ils retirés ?

M. Lionel Causse. L'article 1^{er} concernant la gouvernance, il me semblait qu'il était déjà possible de faire un petit pas vers la sortie de la minorité de blocage dans le domaine de la mobilité, mais je retiens que nous sommes prêts collectivement à faire un grand pas. Je vous remercie, madame la ministre, et je les retire pour accomplir ce grand pas avec vous et vos collègues dans les mois à venir.

(Les amendements n°s 2320, 2315, 2159, 2321, 2178 et 2187 sont retirés.)

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 85.

M. Martial Saddier. C'est un amendement important puisqu'il vise à introduire la notion de désenclavement lors de la révision des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, les SRADDET. On a beaucoup discuté depuis la reprise de nos travaux cet après-midi sur les modalités de la lutte contre l'étalement urbain, sur la desserte de Paris et des autres grandes métropoles comme Lyon, et aussi des zones urbaines, sujets très importants. Mais il importe aussi, vu la taille des grandes régions qui ont été créées, qu'à l'occasion de la révision des SRADDET, on identifie bien les secteurs habités, y compris les zones touristiques, qui sont encore complètement enclavés, de façon à pouvoir remédier à leur enclavement.

M. Vincent Descoeur. Bonne idée !

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

M. Bruno Millienne, *rapporteur*. Monsieur Saddier, cet amendement vise à réintroduire le paragraphe 5 de l'article 1^{er} qui a été supprimé en commission. Le désenclavement des territoires est le bien le sujet de ce projet de loi et fait par nature partie intégrante des thématiques traitées par le SRADDET, lequel doit, comme tout document de planification, respecter les lois et règlements en vigueur, y compris l'objectif de désenclavement tel qu'il sera mentionné dans l'article L.1111-3 du code des transports à l'issue de nos travaux sur la loi d'orientation des mobilités. Je considère donc l'amendement satisfait. À défaut d'un retrait, l'avis serait défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre*. Même avis.

(L'amendement n° 85 n'est pas adopté.)

(L'article 1^{er}, amendé, est adopté.)

Après l'article 1^{er}

M. le président. Nous en venons aux amendements portant article additionnel après l'article 1^{er}.

Je suis saisi tout d'abord d'une série amendements identiques, n°s 783, 962, 989, 2002, 2214, 2282 et 3444.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 783.

M. Vincent Descoeur. L'amendement prévoit que l'autorité organisatrice compétente en matière d'organisation des transports scolaires – en l'occurrence les régions sauf délégation – soit consultée sur tout projet ayant un impact sur lesdits transports, notamment sur les projets de réorganisation, de modification des horaires ou de la carte scolaire. Cette disposition faciliterait la rationalisation des circuits et pourrait être facteur d'économies.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n° 962.

M. Jean-Yves Bony. Il vise essentiellement à réaliser des économies sur le coût des transports scolaires. Cette mesure aurait également des bénéfices environnementaux en réduisant le nombre de véhicules en circulation.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 989.

M. Bertrand Pancher. Il est proposé de prévoir dans le code de l'éducation une procédure de consultation des régions par l'éducation nationale afin de permettre une meilleure organisation des transports scolaires. Il s'agit notamment de favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires pour permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur. Cela se voit déjà régulièrement lors du lancement de nouveaux services de transport par les autorités organisatrices de la mobilité, parfois les départements et maintenant les régions, mais l'éducation nationale n'est pas toujours consultée. L'objectif est qu'elle le soit systématiquement. Je pense que cela permettrait d'éviter des cafouillages lors des rentrées scolaires.

M. le président. La parole est à M. Pierre Cordier, pour soutenir l'amendement n° 2002.

M. Pierre Cordier. Je voudrais insister, outre sur les bénéfices attendus dans le domaine de l'environnement, sur les avantages que présenterait cette mesure pour l'ensemble des acteurs, principalement bien entendu pour les collectivités territoriales car celles-ci pourraient ainsi réaliser des économies sur le coût du transport scolaire puisqu'il y aurait moins de véhicules nécessaires.

M. Vincent Descoeur. Très juste !

M. le président. La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 2214.

M. Dino Cinieri. La loi NOTRe a transféré la compétence des transports interurbains et scolaires aux régions. Depuis 2016, celles-ci ont donc de nouvelles attributions, ce qui nécessite notamment une coordination avec le ministère de l'éducation nationale.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 2282.

M. Marc Le Fur. Je souhaite évoquer à mon tour la question des transports scolaires. Il faut savoir qu'elle concerne de nombreuses familles dans le monde rural, des familles qui envoient leurs enfants dans des collèges ou des lycées relativement éloignés de leur domicile. Ces enfants passent des heures, chaque semaine, dans les transports scolaires, se lèvent plus tôt que leurs petits camarades, reviennent plus tard à la maison, ce qui a des conséquences sur leur travail scolaire.

Mme Émilie Bonivard. Très juste !

M. Marc Le Fur. C'est un sujet considérable pour ces familles. De plus, il y a là un coût important qui, ne nous leurrions pas, mes chers collègues, madame la ministre, peut être assimilé à une forme d'impôt sur le monde rural puisque les cars scolaires sont payés uniquement par les familles de celles et ceux qui vivent loin de leur lieu de scolarisation. Je crois qu'il faut que nous l'ayons à l'esprit et que nous progressions sur le sujet. J'espère que le transfert de la compétence aux régions aura des conséquences positives, en particulier s'agissant des durées de transport pour les élèves. Que des enfants passent près d'une heure aller et près d'une heure retour, chaque jour, dans les transports pour rejoindre leur lieu de scolarisation, doit amener à se poser un certain nombre de questions. Je ne pense pas être le seul à être choqué, et même à éprouver un sentiment de honte, quand au petit matin, en plein hiver, je vois dans la lumière des phares de mon véhicule – je suis sûr que cela est déjà arrivé à bon nombre d'entre vous – des enfants attendre, dans des abris souvent de fortune, les cars qui doivent les transporter.

M. Pierre Cordier. Faut pas exagérer !

M. Jean-Yves Bony. C'est Cosette !

M. Marc Le Fur. Cette difficulté risque d'être accentuée par certaines réformes, que je ne conteste pas sur le fond, mais qui sont conduites à l'initiative du monde de l'éducation et aboutissent parfois à allonger la journée des élèves et donc à compliquer les transports scolaires. Il faut que les autorités organisatrices de transport disposent d'informations de la part des autorités pédagogiques qui organisent la journée scolaire parce que les horaires ont des conséquences sur le transport et sur les enfants. D'où la logique d'une consultation systématique qui permettrait des échanges en bonne intelligence entre les deux autorités. Évidemment, la pédagogie doit l'emporter, mais le transport scolaire en zone rurale, qui a des incidences directes pour des dizaines

de milliers de familles, doit être, lui aussi, intégré dans la réflexion, ainsi que les contraintes qui pèsent sur les organisateurs de ces transports, à savoir demain les régions.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 3444.

M. Jean-Marie Sermier. Plusieurs de mes collègues viennent de défendre, avec brio, un amendement qui touche à des éléments importants des transports scolaires. Les sénateurs avaient fait du bon travail puisque c'est eux qui avaient introduit dans le texte l'obligation de consulter les autorités organisatrices des transports. Mais la commission en a jugé autrement puisqu'elle est revenue par voie d'amendement sur cette disposition. Et pourtant les sénateurs connaissent particulièrement bien les zones rurales et le monde rural.

M. Pierre Cordier. Eh oui !

M. Jean-Marie Sermier. Des collègues se sont alors élevés, rappelant que les territoires ruraux doivent être pris en compte dans la problématique des transports. Vis-à-vis de l'ensemble des collègues de mon groupe et de l'ensemble des sénateurs soucieux d'accomplir un travail approprié au regard de la ruralité, il me semble que ce serait un geste d'ouverture que de rétablir la rédaction exacte du Sénat.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'ai déjà abordé ce sujet tout à l'heure avec Mme Lacroute. Il est certes important puisque nous constatons tous, dans nos territoires, que les transports scolaires sont assez compliqués à organiser. Toutes vos interventions, mes chers collègues, sont donc à la fois parfaitement légitimes et justifiées parce qu'il faut qu'on résolve ce problème.

M. Pierre Cordier. Ah ! Très bien !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Néanmoins, je vous renvoie au code de l'éducation, qui prévoit déjà une telle procédure de consultation – même s'il est fait mention du département et non de la région, ce qui devra être corrigé par voie réglementaire –, et d'une manière nettement plus précise que ce que vous proposez dans vos amendements.

Je propose donc que nous entreprenions de modifier ensemble cette réglementation qui pourra de nouveau mettre en avant les autorités organisatrices, afin que la consultation ait lieu.

Madame la ministre, je souhaite que vous insistiez auprès du ministre de l'éducation pour qu'il demande aux académies de manifester un peu plus d'allant sur cette question qui a une très grande importance pour les familles et leurs enfants.

M. Pierre Cordier. Donnez un avis favorable à l'amendement, ce sera plus simple !

M. Bruno Millienne. Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je partage l'avis que les autorités académiques et les chefs d'établissement doivent travailler en étroite collaboration avec l'autorité chargée des transports scolaires, en ayant pour objectif d'harmoniser les temps scolaires et d'améliorer le transport scolaire.

C'est ce que prévoit le code de l'éducation. En effet, l'article D213-39 précise que « l'harmonisation géographique des temps scolaires étant un facteur déterminant pour l'organisation, la mise en œuvre et la qualité des transports scolaires, l'autorité compétente en matière d'organisation et de financement du transport scolaire, est consultée par écrit par le recteur d'académie, sur les modifications de la structure pédagogique générale des établissements du second degré susceptibles d'entraîner des évolutions dans l'organisation des transports scolaires ; par le recteur d'académie, sur les modifications du calendrier scolaire [...] ; par le directeur académique des services de l'éducation nationale [...] sur les projets de création ou de suppression d'écoles, de regroupements pédagogiques intercommunaux ou d'établissements du second degré, [ainsi que sur] les projets d'aménagement du temps scolaire ou de modification des horaires d'entrée et de sortie des écoles maternelles et élémentaires ; par les chefs d'établissement, sur les projets d'aménagement du temps scolaire relevant de l'autonomie de l'établissement public local d'enseignement qui ont une incidence sur l'organisation des transports scolaires. »

M. Vincent Descoeur. Ils ne le font pas, c'est pourquoi il faut inscrire cette obligation dans la loi !

Mme Élisabeth Borne, ministre. S'ils ne remplissent pas cette obligation alors qu'elle est écrite en toutes lettres dans le code de l'éducation, la faire remonter au niveau législatif en usant d'une rédaction beaucoup plus vague ne changera rien !

En revanche, il est important que le texte fasse référence à la région, qui est désormais l'autorité organisatrice pour les transports scolaires, et que nous mettions en œuvre les dispositions très précises qui figurent dans le code de l'éducation. J'en parlerai à mon collègue Jean-Michel Blanquer.

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

M. le président. La parole est à M. Charles de la Verpillière.

M. Charles de la Verpillière. L'examen de ce texte a le mérite de montrer combien il est nécessaire de discuter ! Je constate, en effet, que nous partageons le même objectif, puisque nous souhaitons tous que les autorités académiques fassent connaître à l'autorité organisatrice des transports, quelle qu'elle soit, l'ensemble des mesures, prises notamment à l'occasion de la rentrée scolaire, qui auront pour effet de modifier les conditions et les circuits de transport. Nous sommes donc d'accord sur le fond.

Madame la ministre, vous avez également déclaré que le code de l'éducation comporte un article très complet qui impose cette obligation. Vous avez juridiquement tort, même si vous êtes politiquement majoritaires !

En effet, inscrire, comme nous le proposons, cette obligation dans la partie législative du code donnerait aux collectivités territoriales une garantie pour leurs libertés et l'exercice de leurs compétences. Cette disposition, parce qu'elle est de nature législative, doit absolument figurer dans la loi.

Plusieurs députés du groupe LR. Très bien !

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

Mme Valérie Lacroute. J'ai été, pendant plusieurs années, présidente d'un syndicat de transports et je peux vous assurer, madame la ministre, que nous n'avons jamais reçu de

courrier du recteur ou de l'administration d'un établissement indiquant les horaires et les plannings des établissements d'enseignement !

Mon collègue soutient que la voie réglementaire n'est pas suffisante, et il propose que l'autorité organisatrice de la mobilité puisse consulter les établissements scolaires et que ceux-ci soient dans l'obligation de répondre à cette demande.

Il s'agit ainsi d'inverser ce qui est prévu par l'article du code que vous avez cité, puisque ce n'est plus l'éducation nationale qui s'adresse à l'autorité organisatrice, mais l'autorité organisatrice qui oblige l'éducation nationale à lui fournir des éléments d'information.

Mme Émilie Bonnavard. Très bien !

Mme Valérie Lacroute. Si nous souhaitons que cette obligation soit inscrite dans la loi, c'est parce que sur le terrain, à chaque rentrée scolaire nous rencontrons des difficultés. Nous n'avons en vue que l'intérêt des enfants ! Cet amendement ne rendra pas les choses plus complexes pour les établissements, mais il permettra aux autorités organisatrices de la mobilité de se tenir au plus près des attentes exprimées sur le terrain et de mettre en place des circuits optimisés.

L'éducation nationale a en effet tendance à fonctionner de manière autarcique, sans communiquer avec les autorités organisatrices de la mobilité.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. J'apporterai un complément aux propos de mes collègues et ne reviendrai pas sur le fait que les dispositions prévues par le code de l'éducation sont sans effet.

Madame la ministre, j'ai entendu que vous souhaitiez que la région soit explicitement citée. Voici l'argument que je souhaite mettre en avant : certaines grandes régions comportent trois académies, donc trois recteurs ou rectrices et trois équipes pédagogiques différentes.

Vous avez prévu d'inscrire la région dans le texte et d'essayer, avec le ministre de l'éducation nationale, de sensibiliser les académies à ce problème. Si vous pouviez, de surcroît, faire en sorte que les académies existant au sein d'une même région communiquent entre elles et aient une vision unique, cela faciliterait grandement la tâche du conseil régional.

M. le président. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Nous sommes d'accord sur le fond, mais nos positions comportent des nuances.

La première a été exposée très clairement par notre collègue Charles de la Verpillière : vous citez un décret, alors que nous préconisons une disposition législative qui donnerait plus de force à notre texte et serait une garantie pour la collectivité concernée, en l'occurrence la région.

Deuxièmement, ne nous trompons pas de cible ! Il ne s'agit pas, en effet, de soutenir une institution contre une autre, mais de défendre les familles concernées. Pour qu'elles soient bien traitées, il faut que les temps scolaires ne soient pas trop longs – le temps scolaire, pour les familles, se compte du départ du domicile jusqu'au retour à la maison, transport compris –, donc organiser le transport des enfants le plus en amont possible.

Troisièmement, le décret que vous avez évoqué concerne les autorités académiques et non les chefs d'établissement. Il est possible que je fasse erreur mais, en tout état de cause, ce sont les chefs d'établissement qui sont au cœur du dispositif.

Il se trouve que, de même qu'un certain nombre de mes collègues députés et conseillers régionaux, je suis membre du conseil d'administration d'un lycée. Le fait d'avoir d'autres responsabilités électives peut être utile !

Quand un lycée propose une option relativement rare qui intéresse quelques enfants, comme une langue régionale ou une langue ancienne, le conseil d'administration doit décider l'horaire auquel la placer dans l'emploi du temps des élèves. L'arbitrage est simple : l'option pourra être placée soit pendant les heures prévues pour la cantine, en réduisant le temps de repos du milieu de journée, soit en fin de journée, ce qui a des conséquences pour le transport.

Faire un tel choix a des conséquences, dont il faut tenir compte. En effet, cette décision ne concerne pas seulement l'établissement scolaire, qui choisirait en fonction de ses contraintes ! Il faut considérer, notamment, l'intérêt des familles.

C'est pourquoi nous souhaitons maintenir notre amendement. Il n'est pas question là de défendre telle institution plutôt que telle autre. Cette question importante relève du domaine de la loi et elle concerne les familles rurales qui ont été un peu oubliées jusqu'à ce qu'en novembre dernier elles se rappellent, avec raison, à notre souvenir. Nous devons nous préoccuper de ces familles !

(Les amendements identiques n° 783, 962, 989, 2002, 2214, 2282 et 3444 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à M. Lionel Causse, pour soutenir l'amendement n° 2291.

M. Lionel Causse. Cet amendement ingénieux qu'a rédigé un collaborateur se trouve quelque peu perdu dans la série d'amendements. C'est pourquoi, comme je l'ai fait pour les précédents, je le retire.

(L'amendement n° 2291 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3273.

M. Christophe Bouillon. La réalisation d'infrastructures par financement public a fréquemment pour conséquence la hausse des valeurs immobilières autour des gares, des embranchements routiers ou des arrêts de métro ou de tram. Ce modèle est d'ailleurs l'un de ceux qui furent évoqués au moment du Grand Paris.

Afin de faciliter le financement parfois difficile et très coûteux de ces infrastructures, l'amendement donne aux collectivités la possibilité de collecter une quote-part de la plus-value réalisée grâce à la construction de l'infrastructure, la collectivité qui bénéficie de cette possibilité étant celle qui a financé ou cofinancé celle-ci.

Il ne s'agit aucunement de créer une nouvelle taxe mais bien de revaloriser les taxes existantes de façon très encadrée. Ainsi, la majoration de la taxe communale est limitée à 20 % du taux en vigueur au moment de la prise de décision, tandis que celle des taxes additionnelles aux droits d'enregistrement ou de publicité foncière est limitée à 0,5 % et n'est opérante que sur une durée préalablement déterminée. J'ajoute que les

terrains et bâtiments concernés se trouvent dans un périmètre restreint – 1 200 mètres autour de la gare ou de la station créée.

Ce dispositif est, en quelque sorte, un acte de justice, puisque l'investissement public réalisé avec l'effort de tous génère une plus-value qui, aujourd'hui, profite aux seuls propriétaires riverains.

J'ajoute que le marché immobilier étant régi par la loi de l'offre et de la demande, cette mesure n'aurait pas d'effet sur le prix du foncier.

Il me semble qu'un tel modèle mérite d'être examiné de près car il pourrait permettre d'accompagner des projets de construction d'infrastructures qui, on le sait, nécessitent des financements publics importants.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Bouillon, votre amendement est intéressant mais il relève plus des domaines de l'urbanisme ou de la construction que de celui des transports, et il ne permet pas non plus de fléchir la ressource proposée vers le financement des mobilités.

Je demande son retrait ; à défaut, je donnerai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je comprends la préoccupation qui a conduit à présenter l'amendement : il vise à capter les plus-values foncières et immobilières dans le but de financer des équipements, notamment de transports en commun.

Cependant, les dispositions proposées ne permettent pas d'atteindre cet objectif, puisque la part communale de la taxe d'aménagement a vocation à financer les équipements que réalise la commune, non ceux des transports en commun.

Je demande donc le retrait. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

(L'amendement n° 3273 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Éric Alauzet, pour soutenir l'amendement n° 810.

M. Éric Alauzet. Il tend à la reconnaissance et, finalement, à la solennisation de la pratique des plus banales qu'est la marche. Cela peut sembler évident, mais il me semble préférable de l'inscrire explicitement dans la loi.

Parmi les différents modes de transport, la marche est le plus fondamental. Elle permet des trajets complets mais il est également fréquent qu'elle débute ou achève un déplacement, ou s'insère au milieu d'une chaîne de déplacements.

S'il faut donner la priorité à la marche, c'est parce qu'elle constitue le mode de déplacement le plus simple, le plus sécurisé et le plus sain, qu'elle est celui qui encombre le moins l'espace public ainsi que celui qui a le plus grand nombre de pratiquants ou de pratiquants potentiels.

L'amendement vise à affirmer, dans la programmation des infrastructures de transport, la place du piéton et de la marche dans le chaîne intermodale, afin que soient préservés les espaces piétonniers mais aussi la capacité de déplacement des piétons et, a fortiori, des personnes à mobilité réduite.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement paraît tomber sous le sens. Toutefois, le privilège de la marche est d'être, par excellence, une mobilité active qui n'a pas besoin de l'intervention des pouvoirs publics.

Mme Émilie Bonivard. Je suis assez d'accord !

M. Bruno Millienne, rapporteur. La marche dans les villes ou les communes relève de la compétence de la commune, à travers la voirie. Ne la codifions pas davantage ! La marche est un droit inaliénable qui n'a pas besoin d'être instauré puisque, de fait, il existe.

Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, je donnerai un avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous avez noté notre préoccupation de prendre en considération les mobilités actives dont la marche fait naturellement partie. Vous aurez noté également que nous avons fait du droit au transport un droit à la mobilité. Or votre amendement n'irait pas dans ce sens.

M. Charles de la Verpillière. Halte aux marcheurs ! *(Sourires.)*

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous propose donc, monsieur le député, de le retirer car il est d'ores et déjà satisfait.

M. le président. La parole est à M. Éric Alauzet.

M. Éric Alauzet. Je vous remercie pour vos explications. Je vais retirer l'amendement, même s'il me semblait important de souligner que la marche reste la base.

(L'amendement n° 810 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Guillaume Chiche, pour soutenir l'amendement n° 1405.

La parole est à M. Guillaume Chiche.

M. Guillaume Chiche. Merci, monsieur le maire... pardon, monsieur le président. Je vous prie de m'excuser.

M. le président. Je vous remercie pour cet encouragement, monsieur Chiche. *(Sourires et applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. Guillaume Chiche. Cet amendement vise à enrichir la définition du droit à la mobilité afin d'y ajouter le droit à être accompagné dans l'utilisation des moyens de transport.

En effet, pour une partie de la population, la mise à disposition de solutions ne suffit pas : un accompagnement est nécessaire, dans une démarche d'appropriation des solutions, d'information sur les droits et tarifications sociales ainsi que de formation à l'utilisation des solutions disponibles.

Cette approche vaut tant pour des publics fragiles cherchant à retrouver une mobilité que pour en accompagner d'autres afin qu'ils changent de pratiques et évoluent vers des solutions de mobilité plus vertueuses pour l'environnement.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Chiche, vous n'êtes pas sans savoir que les articles 6 et 7 du projet de loi marqueront des avancées très importantes dans ce domaine. Pour autant, doit-on vraiment aller jusqu'à créer un droit à être accompagné ? Je n'en suis personnellement pas convaincu. Pour qu'un tel droit ait un sens, il faudrait au moins que la notion de besoin soit précisément définie, ce qui n'est pas le cas. Par conséquent, je demande le retrait de l'amendement. À défaut, avis défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est tout à fait le sens de l'article 6, qui prévoit un conseil en matière d'accompagnement à la mobilité pour les personnes fragiles. Cette préoccupation est donc à mon sens satisfaite par cet article, qui traite précisément de ces situations. Je propose le retrait de l'amendement.

M. le président. Monsieur Chiche, retirez-vous l'amendement ?

M. Guillaume Chiche. Je vous remercie, madame la ministre. Il me semblait important d'insister sur la situation des publics fragiles qui en effet ne se limitent pas aux personnes à mobilité réduite. Mais dans la mesure où ma préoccupation est satisfaite par les articles 6 et 7 que nous examinerons tout à l'heure, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 1405 est retiré.)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour un rappel au règlement.

Mme Emmanuelle Ménard. Monsieur le président, j'ai juste une question. Compte tenu de votre sagacité, je suis certaine que vous n'aurez pas de difficulté à y répondre.

M. Orphelin, qui est député non inscrit, a déposé un amendement qui vient d'être défendu par M. Chiche, qui ne l'est pas : sur quel temps de parole la défense de cet amendement va-t-elle être décomptée ? Cette question est importante pour les députés non inscrits, dont le temps de parole est très limité.

M. le président. Il s'agit d'une excellente question, madame Ménard. Dans ce cas, le temps de parole est évidemment décompté sur celui du groupe auquel appartient l'orateur, en l'espèce celui de La République en marche puisque c'est M. Chiche qui a défendu l'amendement, brillamment – c'est un retour d'ascenseur... *(Sourires)*...

M. Marc Le Fur. Au tout début.

M. le président. ...au tout début, vous avez raison, monsieur Le Fur.

Après l'article 1^{er} (suite)

M. le président. Je suis saisi de neuf amendements, n°s 131, 170, 210, 299, 636, 2790, 2924, 171 et 172, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 131, 170, 210, 299, 636, 2790 et 2924 sont identiques.

La parole est à M. Vincent Rolland, pour soutenir l'amendement n° 131.

M. Vincent Rolland. Cet amendement propose d'insérer une disposition par laquelle seraient créés des aménagements routiers en lien avec les flux de passagers et destinés à fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs. En effet, l'amélioration de l'intermodalité doit être le fondement du développement des mobilités collectives.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n° 170.

M. Martial Saddier. Il vise à donner un statut juridique clair aux pôles d'échanges multimodaux qui sont essentiels car il faut que l'ensemble des modes de transport terrestre puissent se retrouver au sein de sites dédiés.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 210.

M. Fabrice Brun. Avec ces pôles d'échanges multimodaux, lesquels doivent être développés, nous sommes au cœur de l'intermodalité. Ils exigent des aménagements routiers en vue de renforcer à la fois la sécurité, l'information et l'orientation des usagers.

M. le président. La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 299.

M. Dino Cinieri. Cet amendement propose la création d'aménagements routiers en lien avec le flux de passagers afin de fluidifier l'accueil, le stationnement et la circulation des transports routiers de voyageurs. Ces aménagements doivent accueillir les usagers dans des conditions de confort et de sécurité.

M. le président. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n° 636.

Mme Emmanuelle Ménard. Effectivement, l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux est important. Ce sont là des chantiers du futur. C'est la raison pour laquelle il nous faut l'inscrire explicitement à l'article L. 1211-3 du code des transports.

Je pense tout particulièrement à Béziers qui aménage actuellement son futur pôle d'échange multimodal qui deviendra le huitième du département de l'Hérault et le cinquantième de la région Occitanie.

M. le président. La parole est à Mme Isabelle Valentin, pour soutenir l'amendement n° 2790.

Mme Isabelle Valentin. Cet amendement propose l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux en vue de rationaliser les échanges et les flux de passagers. Je pense notamment au pôle multimodal du Puy-en-Velay qui est en place depuis deux ans et qui fonctionne très bien.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2924.

Mme Valérie Lacroute. Pour compléter les propos de mes collègues, je soulignerai juste qu'avec l'arrivée des cars Macron, on a vu utilisés parfois des points d'arrêt qui n'étaient pas correctement aménagés. Si ces lignes ont rencontré un réel succès, les arrêts n'étaient pas malheureusement pas tous marqués au sein de pôles d'échanges multimodaux et l'étaient même parfois dans des conditions pas vraiment dignes d'un transport de qualité.

M. le président. Il nous reste, dans cette discussion commune, à examiner deux amendements, n^{os} 171 et 172, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Martial Saddier, pour les soutenir.

M. Martial Saddier. Ils sont défendus.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mes chers collègues, je serai assez bref : je demande le retrait de tous les amendements au bénéfice de l'amendement n^o 172 de M. Saddier, dont il est donc dommage que celui-ci n'ait fait que dire qu'il était défendu !

M. Damien Pichereau. Chers collègues, moins vous parlez, mieux ça marche. (*Sourires.*)

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Saddier, vous auriez pu pousser plus avant vos explications : cela aurait été intéressant.

M. le président. Madame la ministre, avez-vous été également convaincue par les propos de M. Saddier ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai également été convaincue par la clarté de l'argumentation de M. Saddier. Je propose donc moi aussi le retrait de tous les amendements au profit de son amendement n^o 172.

Un mot d'explication : le Gouvernement partage bien évidemment l'ambition de développer des pôles d'échanges multimodaux adaptés aux flux de passagers en fonction des besoins locaux d'intermodalité, sous l'égide des collectivités territoriales concernées.

L'intérêt de l'amendement n^o 172 est qu'il n'oblige pas à ce que tous les modes de transport terrestre soient disponibles : il ne vise qu'à assurer l'intermodalité des modes de transport existants sur le site.

M. le président. La parole est à M. Arnaud Viala.

M. Arnaud Viala. Madame la ministre, dans le prolongement de vos propos, ce qui est à nos yeux important dans l'amendement de notre collègue Martial Saddier est que derrière l'appellation de pôle multimodal peuvent se cacher des réalités sensiblement différentes.

En effet, l'intermodalité n'existe pas que dans les grandes villes, et dans certains territoires ruraux, où l'offre de transport est moindre, il est tout à fait possible d'aménager des lieux où se croisent les différents modes de transport disponibles. Il s'agit bien alors de pôles multimodaux, même s'ils n'en portent pas toujours exactement le nom ou en tout cas s'ils ne correspondent pas exactement à la représentation que l'on peut se faire de ce terme un peu technique.

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Un mot des cars Macron sur lesquels j'ai entendu certains propos. Le premier car Macron a vu le jour dans le Jura, à Lons-le-Saunier. Je voudrais dire tout le bien que j'en pense.

Mme Émilie Bonnard et Mme Valérie Lacroute. Ils sont super !

Mme Danielle Brulebois. Cette ligne a rendu la mobilité possible à des gens vivant dans des territoires ruraux et qui jusque-là ne pouvaient pas se déplacer, à des étudiants, des familles et des personnes aux moyens modestes. Elle est exploitée par une entreprise de transport très sérieuse, qui utilise des autocars très confortables.

Les cars Macron sont aussi l'un des vecteurs d'une mobilité durable puisque aujourd'hui se développe, un peu partout, l'usage de bus électriques sur ces lignes. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

(*Les amendements identiques n^{os} 131, 170, 210, 299, 636, 2790 et 2924 sont retirés.*)

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Je remercie M. le rapporteur et Mme la ministre de cet avis favorable sur l'amendement n^o 172.

Chère collègue, pour une fois que l'un de mes amendements reçoit un avis favorable, ne me gêchez pas la fête : Mme Lacroute n'a pas critiqué les cars Macron, elle a juste rappelé que s'agissant des arrêts, il existait une marge de progression.

J'ai présenté cet amendement très brièvement car je ne voulais pas gaspiller le temps de parole de mon groupe dans le cadre du temps législatif programmé.

Bien évidemment, je retire l'amendement n^o 171.

(*L'amendement n^o 171 est retiré.*)

(*L'amendement n^o 172 est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 92 et 1013.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n^o 92.

M. Martial Saddier. Il s'agit d'un amendement très important qui propose un dispositif tout à fait innovant, sur lequel nous avons eu un débat en commission.

Il reflète une préoccupation des territoires dits peu denses. Soyons clairs, chers collègues, il ne s'agit pas de territoires périurbains. Nous parlons là de territoires ruraux, voire très ruraux. Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent s'y appuyer sur les associations afin de mettre en place un dispositif de transport collectif qui, sans le concours de ces bénévoles, ne pourrait pas même exister.

La collectivité peut financer l'investissement, par exemple acheter un bus – les régions, dont les dépenses de fonctionnement sont très encadrées, disposent, lorsqu'elles sont bien gérées, de marges de manœuvre en matière d'investissement – et se mettre d'accord, par exemple, dans un petit village rural, avec une association de chauffeurs retraités qui donne un coup de main pour le faire circuler.

L'objet de cet amendement est de donner un véritable statut juridique à cette combinaison de transport public résultant d'une coopération entre le monde associatif et les collectivités territoriales.

M. le président. La parole est à M. Gérard Manuel, pour soutenir l'amendement n^o 1013.

M. Gérard Menuel. Cet amendement a été excellemment défendu par notre collègue Martial Saddier. Il répond parfaitement à certaines situations rencontrées en milieu rural, dans les secteurs les plus reculés de notre territoire, lesquels sont souvent riches d'associations susceptibles de rendre de précieux services. L'amendement ne retire rien : au contraire, il apporte un plus dans certaines situations précises et ne peut donc qu'être favorable à la mobilité dans certaines régions les plus reculées de notre territoire.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous en avons déjà discuté en commission : nous étions à peu près tous d'accord pour reconnaître que cette solution est vraiment intéressante. Rien n'empêche d'ailleurs dans le droit existant d'y avoir recours en mettant en œuvre des conventions avec les associations.

Le problème de votre amendement et de ces conventions, c'est que cela ne résoudra pas les difficultés d'assurance lorsque ce sont des chauffeurs bénévoles qui assurent ces services. Ce que je vous propose donc, c'est de retirer les amendements ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable. Le Gouvernement va en effet nous présenter – du moins, je l'espère –, dans le cadre de l'habilitation à légiférer par voie d'ordonnance prévue par l'article 14 du projet de loi, des expérimentations dans ce domaine, en vue de définir les dispositions juridiques susceptibles de régler ces problèmes d'assurance. Mais l'inscrire ainsi dans la loi, sans procéder à des expérimentations, comporterait trop de risques.

Mme Valérie Lacroute. Mais non !

M. Damien Pichereau. Mais si !

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est donc par simple précaution que j'émetts cet avis.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je crois reconnaître dans ces amendements une proposition très intéressante émise par un grand groupe de transports publics.

Mme Valérie Lacroute. En effet.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense qu'il importerait en effet d'aller dans cette direction. Toutefois, comme l'a dit M. le rapporteur, les amendements que vous proposez sont incomplets, notamment s'agissant de l'assurance, des responsabilités et du statut des conducteurs. Je pense que l'article 14, qui prévoit des expérimentations en vue de répondre aux besoins de mobilité dans les zones peu denses, offrirait un cadre plus approprié. Une ordonnance rendrait possible ce type d'expérimentations, tout en apportant des précisions concernant les responsabilités, l'assurance et la réglementation du travail. Je demande donc le retrait des deux amendements au bénéfice de l'article 14 que nous examinerons tout à l'heure.

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

M. Jean-Marie Sermier. Ce point a déjà fait l'objet d'une longue discussion en commission. On nous avait alors dit qu'il fallait retravailler la question en vue de la séance publique. Nous pensions que vous arriveriez avec des propositions.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce sera le cas à l'article 14.

M. Jean-Marie Sermier. Or vous nous demandez à nouveau de retirer nos amendements au motif que le cadre ne serait pas le bon !

Je souligne que des dispositifs de ce type existent déjà en Europe, notamment aux Pays-Bas, où cela fonctionne très bien. En outre, vous l'avez dit, ces bénévoles ne sortent pas de nulle part ; ils sont étroitement liés à des groupes qui disposent d'une délégation de services publics pour un territoire, et qui peuvent fournir le matériel ainsi que tout ce qui permet de réaliser l'opération, à commencer par les assurances.

On vous l'a dit : vous faites une loi minimaliste. Il est dommage qu'alors qu'on vous propose des solutions concrètes, vous remettiez la décision à plus tard et préférerez lancer des expérimentations. Il convient, au contraire, d'en inscrire le principe dans la loi, les expérimentations nécessaires étant ensuite définies par décret.

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

Mme Valérie Lacroute. Madame la ministre, je pense que nous avons, au travers de ces amendements, l'occasion de répondre aux difficultés de territoires très ruraux, en leur donnant la possibilité de proposer une offre de transport aussi simple que possible, avec l'appui, en matière de logistique, de conseil et de logiciel, d'une entreprise de transports et dans le cadre d'une convention avec une association. Où qu'elles se trouvent sur le territoire national, les associations doivent contracter une assurance, pour ce qui est de la responsabilité civile comme du bénévole. Cela se produit dans le cadre d'une relation directe entre l'association, les bénévoles et l'assureur. Je ne vois pas pourquoi la question devrait se régler au plan national. On est en train de compliquer un dispositif qui permettrait d'assurer un transport en milieu très rural, en se retranchant derrière des problèmes d'assurance, alors que toute association s'assure elle-même et assure ses bénévoles pour conduire des véhicules. Je trouve hautement regrettable que, sur cette question, on se retranche derrière un simple problème d'assurance. Je ne comprends pas.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous assure, mesdames et messieurs les députés, que nous allons mettre en œuvre ces expérimentations.

Mme Valérie Lacroute. Il le faut !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il reste que, dans sa rédaction actuelle, l'amendement tend simplement à prévoir la signature de conventions – ce qui est déjà possible. Si c'est cela que l'on veut, il est inutile de modifier la loi ! En revanche, si l'objectif est de mener des expérimentations concrètes, et cela dans un cadre adapté, susceptible de répondre aux difficultés que j'ai mentionnées, eh bien, nous avons prévu de le faire, et nous le ferons en utilisant l'habilitation à légiférer par ordonnance prévue par l'article 14.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Madame la ministre, je n'ai aucune raison de remettre vos dires en question et de ne pas vous faire confiance. Toutefois, je l'ai déjà dit en commission, mais je vais le répéter, il y a, comme pour bien d'autres textes de loi que nous examinons dans cet hémicycle, un

affaiblissement, qui touche l'ensemble de la représentation nationale, de notre crédibilité politique dans certains territoires ruraux ou très ruraux.

Je ne remets pas en cause l'habilitation par ordonnance, mais ce qui m'inquiète, ce sont les délais de mise en œuvre de l'expérimentation dans ce cadre. Cela risque de prendre un an ou un an et demi, au mieux.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous exagérez, monsieur le député!

M. Martial Saddier. Vous n'êtes pas en cause, madame la ministre, mais on sait bien que le contenu de l'ordonnance ne se limitera pas à cela. Elle traitera de beaucoup d'autres choses. Vous aurez donc besoin de temps pour la mettre en application, ce qui est bien normal.

Ce projet de loi contient nombre de mesures destinées à Paris ou aux métropoles, des mesures d'application directe pour les territoires urbains ou très urbains. Je pense que nous aurions besoin, chers collègues, de prévoir des mesures d'application directe aussi pour les territoires ruraux et très ruraux.

Vous aurez la paternité du dispositif, madame la ministre – je m'en moque de l'avoir : vous m'avez déjà accordé un amendement, alors que je ne m'y attendais pas ; je vais pouvoir rejoindre ma circonscription en toute tranquillité! (*Sourires.*) Mais si ce n'est qu'un problème d'assurance, il serait bon qu'avant la fin de la procédure législative on donne une portée concrète à cette disposition. Ce serait un signal extrêmement fort en direction des territoires ruraux et très ruraux qui attendent des mesures sur les transports. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

Ce n'est pas par défiance envers vous, mais je maintiens l'amendement.

(*Les amendements identiques n° 92 et 1013 ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Cédric Roussel, pour soutenir l'amendement n° 3404.

M. Cédric Roussel. Comme de nombreux habitants de grandes villes, les Niçoises et les Niçois affrontent quotidiennement des embouteillages de plus en plus importants, qui rendent difficiles leurs trajets quotidiens. Pour remédier à ce problème, les navettes maritimes apparaissent, dans certaines régions, comme une solution de mobilité pertinente. Leur développement supposerait toutefois une clarification du cadre juridique, en particulier lorsqu'elles effectuent des trajets transfrontaliers.

Je voudrais porter à votre connaissance un projet local, dans les Alpes-Maritimes, qui consiste à utiliser des navettes maritimes sous la forme de transports en commun entre plusieurs villes côtières, dont la ville de Nice et la principauté de Monaco, c'est-à-dire entre deux États distincts. Eu égard à la rareté du foncier sur le littoral azuréen, il est d'ailleurs très difficile d'envisager la réalisation de nouvelles infrastructures terrestres. Alors que cette situation handicape lourdement les actifs et les entreprises concernés, le littoral reste largement sous-exploité pour proposer des solutions aux problèmes de mobilité que l'on rencontre sur la Côte d'Azur.

Le projet de loi d'orientation des mobilités soumis à notre examen vise notamment à faciliter les mobilités du quotidien et à clarifier la gouvernance des autorités organisatrices de la

mobilité. Le présent amendement répond à ces deux ambitions. Préciser le cadre juridique des navettes maritimes transfrontalières permettrait d'éviter l'abandon de projets pourtant en accord avec les attentes de nos concitoyens et l'esprit de ce projet de loi.

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

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je comprends qu'il s'agit là d'un amendement d'appel, visant à ce qu'on examine si les transports maritimes transfrontaliers posent un problème juridique.

Toutefois, l'amendement prévoit une obligation. C'est pourquoi j'en demande le retrait ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable. Néanmoins, il pose une bonne question, à laquelle nous devons répondre.

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

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il s'agit en effet d'une bonne question. Le cadre législatif actuel comprend déjà certaines dispositions relatives aux coopérations transfrontalières ; il s'agit des articles L. 1115-4-1 et L. 1115-5 du code général des collectivités territoriales, qui prévoient des groupements locaux de coopération transfrontalière.

Vous proposez là une autre solution, qui serait l'exercice de cette compétence par la région elle-même, en dehors de tout cadre de coopération. Je pense qu'il s'agit bien là d'une question d'ordre législatif. Nous avons évoqué votre demande avec ma collègue Annick Girardin, dans la mesure où une telle disposition s'appliquerait aussi dans les outre-mer. Il serait nécessaire d'examiner avec soin les conséquences qu'elle pourrait avoir, en tenant compte des enjeux propres aux outre-mer.

Je demande donc le retrait de l'amendement, afin que l'on conçoive une disposition dont on mesurerait mieux les effets, par exemple dans le cadre d'une prochaine loi de décentralisation.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Pour compléter ce qu'a dit notre collègue Roussel, je vous signale que j'ai été confronté, lorsque j'étais vice-président de la région Auvergne-Rhône-Alpes, à la question des navettes fluviales entre la France et la Suisse, sur le lac Léman, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi NOTRe. Vous avez évoqué tout à l'heure, madame la ministre, un éventuel toilettage de cette loi. Je vous confirme, après analyse, que les navettes fluviales ont été complètement oubliées dans la loi NOTRe. Elles relevaient auparavant de la compétence des communautés de communes, souvent aidées, pour les investissements, par les départements. Or elles sont passées à travers les mailles du filet, et nous avons dû, avec les préfets locaux, faire des montages très particuliers, à la suite du transfert des compétences, entre les communautés d'agglomération, les départements et les régions, voire avec l'État voisin, qui peut donc être ou non – ce qui est le cas ici – membre de l'Union européenne. Si vous toilettez la loi NOTRe, n'oubliez donc pas, madame la ministre, la Confédération helvétique.

Lors du transfert des départements aux régions de la compétence relative aux transports, dans le cadre de la loi NOTRe, la commission locale d'évaluation des transferts, la CLET, n'a pas pris en considération le financement des navettes fluviales, puisque cette compétence n'était pas incluse dans la loi. Si l'on inscrit clairement dans la loi que

4

cela devient une compétence de la région, n'oubliez pas de réviser les CLET, sans quoi les régions ne disposeront pas des moyens financiers nécessaires.

M. le président. La parole est à M. Cédric Roussel.

M. Cédric Roussel. J'ai bien entendu que Mme la ministre et ses services s'engageaient à clarifier ce point. Eu égard à ce qui a été dit, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 3404 est retiré.)

Articles 1^{er} bis A à 1^{er} bis

(Les articles 1^{er} bis A, 1^{er} bis B et 1^{er} bis sont successivement adoptés.)

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

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.)

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

SERGE EZDRA