

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du vendredi 14 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	5903
2 ^e séance	5935
3 ^e séance	5981

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

273^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du vendredi 14 juin 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

1. Mobilités (p. 5906)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5906)

Après l'article 1^{er} B (*suite*) (*amendements précédemment réservés*) (p. 5906)

Amendement n° 2861

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

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendement n° 1397, 1398, 1399 et 1400

Amendement n° 3248 et 3247

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

Rappel au règlement (p. 5912)

Mme Delphine Batho

Après l'article 1^{er} B (*suite*) (p. 5912)

Amendement n° 2430

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

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

Amendements n° 3292, 2646

Suspension et reprise de la séance (p. 5919)

Article 1^{er} C (*précédemment réservé*) (p. 5919)

Amendement n° 1403, 47, 1249 et 1688

Amendements n° 25, 1046

Amendement n° 3216 et 3342

Amendements n° 3341, 701

Amendement n° 2389

Amendements n° 747, 1889, 1626

Amendements n° 3250, 3310, 3264, 3582

Amendement n° 3097

Amendement n° 823

Amendement n° 827 et 2506

Amendement n° 824 et 2397

Amendements n° 720, 2219

Amendement n° 1254

Après l'article 1^{er} C (*amendements précédemment réservés*) (p. 5921)

Amendements n° 28, 3587

Article 1^{er} D (*précédemment réservé*) (p. 5923)

Amendement n° 2956

Après l'article 1^{er} D (*amendements précédemment réservés*) (p. 5923)

Amendements n° 2797, 3598 (sous-amendement)

Amendement n° 2860, 2854, 2871 et 2894

Article 1^{er} E (*précédemment réservé*) (p. 5924)

Amendements n° 279, 446 et 484, 1457

Amendement n° 3251 rectifié

Après l'article 1^{er} E (*amendements précédemment réservés*) (p. 5924)

Amendements n° 49, 3322, 3597 (sous-amendement), 3600 (sous-amendement)

Article 31 (p. 5925)

Mme Françoise Dumas

Mme Aude Luquet

M. Christophe Bouillon

M. Jean-Marie Sermier

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

Mme Élisabeth Borne, ministre

Amendements n° 1500, 2913

Amendement n° 2095 et 2097

Amendement n° 2224 et 2134

Rappel au règlement (p. 5929)

Mme Emmanuelle Ménard

Article 31 (*suite*) (p. 5929)

Amendements n° 3011, 3031, 2098

Amendement n° 2100

Amendement n° 2987 et 2988

Amendement n° 2102

Amendement n° 2099

Amendement n° 3009

Amendements n° 2227, 2916

Amendements n° 2222, 2917

Amendement n° 2918

Amendements n°s 1543, 2919

Amendement n° 428

Amendement n° 2103

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5933)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures trente.)

1

MOBILITÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. 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)*

Mme la présidente. Hier soir, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 2861 portant article additionnel après l'article 1^{er} B.

Après l'article 1^{er} B *(suite)* *(amendements précédemment réservés)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Delphine Batho, pour soutenir cet amendement.

Mme Delphine Batho. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Bérangère Abba, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

Mme Bérangère Abba, *rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Il est défavorable.

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

Mme Élisabeth Borne, *ministre chargée des transports.* Défavorable.

(L'amendement n^o 2861 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 1397, 1398, 1399 et 1400 de M. Matthieu Orphelin, qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune, sont défendus.

(Les amendements n^{os} 1397, 1398, 1399 et 1400, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Sur l'amendement n^o 3248, je suis saisie par le groupe Socialistes et apparentés d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir les amendements n^{os} 3248 et 3247, qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

M. Christophe Bouillon. Mon collègue Dominique Potier, qui a déposé ces amendements, vous prie d'excuser son absence : il rencontre des salariés de Saint-Gobain dans sa circonscription.

Les amendements n^{os} 3248 et 3247 sont importants car ils tirent les conséquences de l'écart entre l'impact écologique d'un trajet en avion et d'un trajet en train pour une même liaison. En la matière, nous disposons de nombreux renseignements précieux, de rapports divers et variés, européens, comme celui de l'Agence européenne de l'environnement, ou nationaux, comme celui de M. Spinetta, dans lequel ce dernier comparait opportunément les trajets en train et en avion, préconisant le recours au fer. Quant à l'Agence européenne de l'environnement, elle a estimé que la production de gaz à effet de serre serait en moyenne de 14 grammes par passager et par kilomètre effectué à bord d'un train contre environ 285 grammes à bord d'un avion.

Nous proposons donc, lorsqu'une alternative ferroviaire comparable existe à l'avion, qu'une taxe d'empreinte carbone aérienne s'ajoute au prix du billet acquitté par le passager aérien : c'est assez simple et assez clair. Elle correspondrait à 20 % du prix moyen du billet de train sur le même trajet et ne s'appliquerait que lorsque la durée du trajet en train n'est pas excessivement plus longue qu'en avion. Le rapport Spinetta contient là encore des informations intéressantes. Souvent, on argue de la possibilité de privilégier le train pour des allers-retours effectués, par exemple, au titre de voyages d'affaires entre Paris et Lyon, Toulouse ou Marseille. La taxe s'appliquerait ainsi à un Paris-Marseille, par exemple, mais pas à un Paris-Biarritz.

Le produit de cette taxe serait reversé à l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, dont, ces derniers jours, sur tous les bancs, nous avons eu l'occasion de souligner le manque de moyens financiers. J'ai d'ailleurs lu une tribune récente, publiée dans *Les Échos*, soulignant ce manque criant ; elle était notamment signée

par la présidente de notre commission, ici présente, mais aussi par Philippe Duron, qui a piloté les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures.

Voilà donc une source de financement loin d'être négligeable mais aussi vertueuse puisque le fer serait privilégié par rapport à l'avion pour le type de trajets que j'ai évoqués. Idéalement, ce produit devrait être fléché vers le financement de la maintenance, du renouvellement et du développement du réseau ferré conventionnel, notamment des petites lignes, qui ont fait l'objet d'un long débat hier ou avant-hier. Si nous voulons offrir une alternative à certaines catégories de transports, notamment ceux du quotidien, dits « pendulaires », entre le domicile et le travail, il faut investir, là où c'est possible, non seulement dans le matériel roulant mais aussi dans les voies et les signalisations. Voilà une source de financement parfaitement imaginable.

N'ayons pas peur des mots : cette sorte de taxe carbone aérienne, si j'ose dire, serait péréquatrice, au sens où les passagers aériens qui pourraient raisonnablement prendre le train financeraient l'infrastructure ferroviaire des trains du quotidien, dont vous avez fait une priorité pendant toute la défense du présent texte. Nous avons là un parfait exemple d'une mesure apportant une source de financement et favorisant ce type de transport.

Vous comprenez, madame la ministre, qu'il n'est pas possible d'apporter cette précision dans le corps du texte, pour satisfaire aux exigences de l'article 40 de la Constitution, mais nos amendements prévoient que la taxe ne s'appliquerait qu'aux vols effectués à compter du 1^{er} janvier 2021. En effet, à l'exception des compagnies low cost, la plupart des compagnies aériennes commercialisent leurs vols environ neuf mois à l'avance. Cette date d'entrée en vigueur différée vise donc à tenir compte de ce délai et de la durée d'examen du projet de loi.

Cette nuit, nous avons eu un débat intéressant, pas seulement sur la taxation du kérosène, à propos de laquelle, je tiens à le préciser, mon collègue Dominique Potier a commencé une argumentation, mais sur la suppression de l'exonération de TICPE – la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – applicable au kérosène, ce qui est assez différent. Il ne s'agit pas de créer une nouvelle taxe mais de constater que celle-ci frappe les nombreuses personnes qui vont travailler chaque jour et qu'il n'en est pas de même pour les transports aériens intérieurs. Je salue le remarquable travail de mon collègue Dominique Potier, qui a démontré que cela représenterait seulement 9,90 euros pour un billet Paris-Toulouse et 11 euros pour un Paris-Marseille.

Or cette mesure serait non seulement bonne pour l'environnement mais aussi juste. Au mois de novembre dernier, au début du mouvement des gilets jaunes, nombre d'entre eux ne comprenaient pas pourquoi ils subissaient une telle taxation pour leur déplacement en voiture, faute d'alternative, contrairement aux personnes voyageant en avion.

À quelques heures du Salon du Bourget, j'ajoute qu'une croissance assez remarquable du trafic aérien est prévue, en France et partout dans le monde, et je ne pense pas qu'une telle mesure viendrait l'entraver. Cela n'aurait pas d'effet non plus sur la concurrence compte tenu du niveau de compétitivité d'Air France.

Un autre point important figure dans un amendement que nous avons défendu cette nuit, avec mon collègue Dominique Potier : la mesure que nous avons proposée ne

s'applique bien évidemment pas aux vols dits « de continuité territoriale » : nos amendements le précisent et modifient le code général des impôts. Nous avons été sérieux car, permettez-moi d'insister, il n'est pas possible de laisser de côté la question du transport aérien lorsqu'on traite des mobilités.

Par ailleurs, j'avais cru comprendre que le fer était une priorité. Les amendements que je viens de défendre attestent qu'il est possible d'adresser un signal fort et de ne pas défavoriser ce mode de transport par rapport à l'aérien, alors qu'un certain nombre de lignes ont été en quelque sorte fragilisées, nous le constatons tous.

L'adoption de cette mesure responsable et vertueuse adresserait un bon signal aux Français.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Je remercie M. Bouillon et M. Potier, qui est à l'origine de ces amendements, pour cette proposition qui nourrit nos réflexions entamées hier soir à propos du rééquilibrage de la participation du secteur aérien au financement de mobilités plus propres, compte tenu de l'impact environnemental de ce mode de transport.

Après avoir évoqué hier la question de l'exonération de taxation du kérosène, nous examinons ce matin la possibilité d'une augmentation du coût des vols. De nombreuses pistes doivent être explorées mais il me semble qu'une telle mesure serait difficile à appliquer, pour un très petit nombre de vols concernés ; les recettes ne seraient donc pas suffisantes pour répondre aux besoins, compte tenu de la situation.

Vous avez cité quelques données pouvant nous permettre de mesurer cette ressource potentielle. Il sera impératif de disposer de telles données pour éclairer les choix qui seront effectués dans le projet de loi de finances, lorsque seront rendus les arbitrages consécutifs à cette loi de programmation. De quels volumes parle-t-on précisément ?

Je vous renvoie de nouveau à l'amendement n° 3322, qui sera discuté après l'article 1^{er} E. Il prévoit que le Gouvernement, dans le cadre des travaux de l'Union européenne – car c'est également à cette échelle que la réflexion doit être menée, pour ne pénaliser ni les usagers ni les compagnies françaises –, remette au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2019, un rapport d'information portant sur les niveaux de fiscalité comparés du secteur aérien en France et dans les autres États membres.

Je demande donc le retrait de ces amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai bien entendu l'incompréhension de nos concitoyens face aux exonérations dont bénéficie le transport aérien. Mais c'est un débat qu'il faut prendre le temps de poser, en tenant compte des chiffres tels qu'ils sont, y compris du fait que le transport aérien paie aussi des taxes. Le Président de la République l'a dit et je le répète, le Gouvernement est favorable à une taxation du transport aérien, pour encourager les choix vertueux en matière de transport mais aussi pour inciter ce secteur à accélérer sa décarbonation.

Toutefois, auparavant, il faut que nous nous accordions sur la réalité des données, s'agissant de l'évolution des niveaux d'émission de gaz à effet de serre et des évolutions du marché

des différents segments du transport aérien. Au plan domestique, celui-ci est stable depuis les années 2000 et décroît fortement sur les liaisons radiales, grâce au développement du TGV, le train à grande vitesse ; en revanche, les liaisons vers l'outre-mer se développent de façon importante – en la matière, il y a des enjeux de continuité territoriale. S'agissant de l'évolution des niveaux d'émission de gaz à effet de serre, le transport aérien domestique hors outre-mer, par exemple, a vu ses émissions baisser de 30 % depuis les années 2000.

Nous devons donc débattre de la question de façon rationnelle tout en mesurant sa sensibilité politique, et ces deux éléments ne doivent pas être incompatibles. Encore une fois, le Président de la République et le Gouvernement sont favorables à une taxation du transport aérien, à la bonne échelle, c'est-à-dire, me semble-t-il, à celle de l'Europe. On a vu passer des amendements sur la taxation du kérosène ou des billets ; vous proposez, quant à vous, un troisième dispositif. Prenons le temps de débattre pour trouver les bonnes solutions et éviter des réponses qui risquent d'avoir des effets pervers.

Votre proposition aurait un impact sur quelques liaisons, au prix d'un mécanisme d'une grande complexité. J'y suis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Les amendements défendus par M. Bouillon sont intéressants puisqu'ils nous entraînent à réfléchir au coût du transport, notamment aérien, et accessoirement aux recettes que l'on peut attendre de ce secteur pour l'AFITF. Je rappelle, à ce propos, que le problème de cette agence est lié non pas à son financement mais au fléchage de celui qui aurait dû lui être réservé, puisque ne lui sont versés que 1,2 milliard d'euros sur les 37 milliards du produit de la TICPE.

Sur tous les bancs de cette assemblée, nous souhaitons un rééquilibrage entre les différents modes de transport non seulement au plan domestique mais aussi et surtout au plan intercontinental. M. Bouillon est un député très sérieux, qui a réfléchi à la question, mais ses amendements – qu'il considère peut-être comme des amendements d'appel – conduiraient à taxer uniquement les vols intérieurs, par exemple un trajet Paris-Marseille effectué par un cadre ou un chef d'entreprise pour des raisons professionnelles.

Mme Delphine Batho. Ça va plus vite en train !

M. Jean-Marie Sermier. Prenons un autre exemple, dans ce cas : un trajet Paris-Aurillac dure six heures en train ou en voiture, contre une heure et demie en avion. Comment fait-on ? La liaison aérienne Paris-Aurillac doit-elle être exonérée de la taxe que vous proposez ? C'est un véritable problème.

Surtout, le cadre qui emprunterait un vol intérieur serait taxé alors que le vacancier qui prendrait l'avion pour aller à Bangkok ou ailleurs en Thaïlande ne le serait pas.

Et puis, allons jusqu'au bout et n'oublions pas la marine marchande. Si le bois coupé dans le Jura est envoyé en Chine par bateau et en revient sous forme de meubles, nous privant ainsi de valeur ajoutée, c'est parce que la fabrication en Chine présente un avantage financier, mais aussi et surtout, on le sait, parce que les taxes appliquées aux transports France-Chine et Chine-France sont insuffisantes. Il faut donc ouvrir une réflexion d'ensemble.

Il est dommage, madame la ministre, que le projet de loi d'orientation des mobilités ne traite pas de la question – si cela avait été le cas, les membres du groupe LR auraient pris leurs responsabilités –, sinon sous la forme d'amendements d'appel proposant une mesure dont nous ne connaissons pas les contours précis et qui risquerait de déséquilibrer un certain nombre de territoires sans pour autant apporter une réponse globale à la question du transport aérien et du transit de fret entre pays producteurs et pays acheteurs.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. Sur la question du transport aérien, nous sommes nombreux à avoir évolué et à avoir pris conscience de la nécessité d'une solidarité intermodale, en faisant contribuer tout le monde. Mais nous examinons un projet de loi de programmation : hier, nous avons adopté des articles ambitieux et sincères, j'en suis certain – en tout cas, nous ferons en sorte qu'ils le soient, dès le prochain projet de loi de finances, car c'est dans ce cadre que nous devons aborder ce sujet, comme celui du transport de marchandises, dont nous avons discuté hier. Cependant, il faut, me semble-t-il, que nous entamions dès maintenant, avec le Gouvernement, une réflexion commune sur ces questions : comment taxer un peu plus le transport aérien, qui l'est déjà, Mme la ministre l'a rappelé hier ? comment faire participer aussi le transport de marchandises à l'effort de régénération de notre réseau routier, qui se dégrade, ainsi que je le montre dans un rapport que j'ai rédigé l'an dernier sur le sujet, comme le Gouvernement d'ailleurs ?

Le financement – qui, encore une fois, sera examiné en loi de finances – doit, selon moi, reposer sur un mix. Il ne s'agit pas de faire contribuer uniquement le transport aérien ou le transport de marchandises. J'estime en effet, à titre personnel, que le financement doit venir d'un peu partout, afin de ne pas freiner le développement de secteurs vitaux pour l'économie nationale. Mais nous devons impérativement avancer sur ces questions.

Par ailleurs – sur ce point, je rejoins M. Sermier –, notre réflexion doit être menée à une plus grande échelle que celle de la France, au niveau européen et même international. Pourquoi taxer, par exemple, la liaison Paris-Perpignan lorsqu'on sait que ce trajet dure cinq heures vingt en train, contre une heure vingt seulement en avion ? Dans ces conditions, on peut comprendre les habitants de Perpignan qui prennent l'avion. Et c'est aussi un moyen de désenclaver leur territoire : alors que nous avons beaucoup parlé de désenclavement, on nous propose de taxer un moyen de le favoriser ; c'est assez paradoxal, à mon humble avis.

Je le répète, nous devons aller plus loin et réfléchir tous ensemble à ces questions dès l'examen du prochain PLF. En attendant, dès lors que nous ne connaissons pas l'impact réel des mesures proposées pour les usagers et les entreprises, nous voterons contre ces amendements. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Même si j'ai le sentiment d'être un peu seul, je souhaiterais ajouter quelques remarques.

D'abord, je me félicite du ton de la discussion et de l'écoute que l'on m'a accordé, car c'est ainsi, me semble-t-il, que nous devons aborder ces sujets éminemment importants.

La nuit dernière, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt la présidente de la commission dont je suis membre, que j'apprécie beaucoup : elle nous a indiqué qu'il convenait de taxer les billets d'avion plutôt que le kérosène. Dont acte. Auparavant, Mme la rapporteure nous avait proposé, en commission, un amendement visant à allouer le surplus de la taxe Chirac à l'AFITF, qui a bien besoin de recettes supplémentaires. J'indique au passage que la somme de 30 millions qui a été évoquée reste, somme toute, assez modeste au regard des rendements.

Quoi qu'il en soit, ces amendements sont l'aboutissement d'un travail, d'une réflexion. Il tient compte de documents obtenus auprès de l'Agence européenne de l'environnement et du rapport Spinetta, qui établit des comparaisons très utiles entre le train et l'avion sur un certain nombre de lignes.

On nous objecte, depuis une dizaine de jours, soit que c'est trop tard, soit que c'est trop tôt. Or je rappelle que le coup d'envoi de nos travaux a été donné il y a plusieurs mois, lors des Assises nationales de la mobilité. Vous avez alors fait le choix important, madame la ministre, de réunir autour de la table nombre des acteurs susceptibles de faire des propositions. Vous avez même fait le choix d'organiser, à côté des Assises nationales de la mobilité, les Assises nationales du transport aérien.

On a ainsi entendu les inquiétudes qui peuvent naître parfois dans un secteur d'activité qui est fortement concurrentiel, même si, je le répète, son taux de croissance, dans les prochaines années, devrait être assez soutenu. En tout état de cause, la mesure que nous proposons ne serait pas de nature à menacer cette croissance.

Elle aurait, en outre, une vertu. En effet, contrairement à ce qu'ont dit M. Pichereau et M. Sermier – dont je salue également le sérieux –, elle s'appliquerait uniquement aux trajets pour lesquels il existe une alternative comparable à l'avion, comme je l'ai expliqué tout à l'heure. Ainsi, elle ne s'appliquerait pas à la liaison Paris-Biarritz – j'ai déjà cité cet exemple à dessein. Elle ne s'appliquerait pas à tous les déplacements – Mme la ministre et Mme la rapporteure l'ont d'ailleurs relevé pour m'en faire le grief – mais uniquement à ceux pour lesquels le train représente une alternative, notamment du point de vue du temps de trajet.

Jean-Marie Sermier a tout à fait raison : il est bien évident – le rapport Spinetta le souligne – que beaucoup de personnes acceptent d'emprunter le train à condition de pouvoir faire un déplacement dans la journée. Cela compte : lorsqu'on est à la tête d'une entreprise ou qu'on doit se déplacer pour négocier un contrat, on cherche à diminuer les coûts et à éviter de passer la nuit sur place.

Encore une fois, cet amendement, qui a fait l'objet d'une réflexion et a été pesé au trébuchet, répond à l'ensemble de ces questions très pratiques. Il est l'amorce de la réflexion que la majorité appelle de ses vœux depuis des heures. J'ai cru comprendre que le Président de la République était favorable non seulement à la décarbonation du transport aérien mais aussi et surtout à la mise en œuvre d'une certaine forme de justice sociale à travers les différents modes de transport.

La vérité, comme dans le cas de l'amendement défendu cette nuit par notre collègue Dominique Potier, c'est qu'il y aura, d'un côté, ceux qui pourront allègrement utiliser un moyen de transport qui n'est pas le meilleur en matière d'émissions de gaz à effet de serre – les chiffres, je le rappelle, sont de 14 grammes de CO₂ en moyenne par passager au kilomètre pour le train contre 285 grammes

pour l'avion – et, de l'autre, ceux qui n'auront pas d'autre choix que de prendre chaque jour leur voiture pour aller travailler, et qui seront taxés, encore et encore, pour rapporter des recettes significatives par le biais de la TICPE, dont je rappelle qu'une partie du produit n'est malheureusement pas fléchée vers la transition écologique.

M. Jean-Marie Sermier. Tout à fait !

M. Christophe Bouillon. Par ailleurs, le seul mot « transition » indique qu'il ne s'agit évidemment pas de modifier toutes nos habitudes du jour au lendemain, comme sous l'effet d'un couperet, mais d'accompagner leur transformation. Les amendements que nous défendons seraient précisément de nature à accompagner et prévoir ce changement systémique, visant à amorcer le processus.

Madame la ministre, si vous considérez que des points particuliers du dispositif proposé doivent être améliorés, vous avez la possibilité, dans le cadre de votre pouvoir réglementaire, de corriger le tir.

Au demeurant, toutes les précautions ont été prises, des garde-fous ont été prévus. Ainsi, comme vous l'avez fait observer, madame la rapporteure, nos amendements ne portent pas sur tous les trajets : c'est exact, nous l'avons voulu ainsi. Cela peut justement constituer le début d'une réflexion d'ordre pratique : il s'agit presque de mener une expérimentation grandeur nature afin de traiter enfin la question, qui me semble essentielle et déterminante, au nom de l'écologie et de la justice sociale, des moyens de favoriser le fer plutôt que l'aérien lorsque c'est possible.

J'ajoute, cher Damien Pichereau, que l'on nous renvoie souvent au PLF – on nous sort souvent ce joker ou celui de l'Europe. On peut comprendre que chacun empile les jokers qu'il possède en poche. Toutefois, c'est maintenant que nous sommes appelés à voter des dispositions relatives aux mobilités. Or vous nous renvoyez systématiquement au PLF – et j'imagine que, lorsqu'il arrivera en discussion, on nous renverra au suivant. Ce qui importe, c'est de prendre des dispositions et de poser des principes dès à présent, quitte à les rectifier et à les aménager par voie réglementaire et pourquoi pas lors de l'examen du PLF. Rien n'empêche d'adopter les dispositions que nous proposons dès aujourd'hui puis d'en préciser certains aspects lors de l'examen du PLF. Or, depuis plusieurs jours, vous semblez suggérer un renvoi des mesures de la LOM – la loi d'orientation des mobilités – au prochain PLF, c'est-à-dire la démarche inverse.

M. Damien Pichereau. Non !

M. Christophe Bouillon. Moi, j'ai envie que le texte sur lequel nous voterons soit le plus complet possible, conformément à ce que vous souhaitez, madame la ministre, parce que nous y réfléchissons depuis plusieurs mois et que nous avons la matière pour agir.

S'agissant des études d'impact, nous n'avons pas la main, en tant que députés, pour faire en sorte qu'elles soient d'un niveau comparable à ce que peut obtenir le Gouvernement, c'est malheureusement une vérité pour ce texte comme pour de nombreux autres. Du reste, il y a toujours un délai entre l'adoption d'une mesure en séance publique et la publication des décrets d'application, ce qui donne au Gouvernement la capacité de faire tourner les calculatrices et de procéder à des concertations, comme il est de coutume – c'est même une obligation dans certains cas – d'en mener entre l'adoption

d'une disposition par la représentation nationale et la publication des décrets d'application, en vue d'affiner le dispositif concerné.

Nous élaborons aujourd'hui l'esprit de la loi, dirais-je. Il faut ensuite préciser les choses. C'est pourquoi notre collègue Dominique Potier et moi-même maintenons nos amendements, qui ont valeur de signal.

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

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je suis ravie que nous abordions ce sujet et que nous nous efforcions d'avancer. S'agissant de la mise à contribution du transport aérien, deux aspects doivent retenir notre attention.

D'abord, il doit contribuer à hauteur de ses émissions de gaz à effet de serre, par le biais de contributions carbone, sous quelque forme que ce soit. C'est déjà le cas, un peu, à l'échelle mondiale et à l'échelle européenne, mais cette part doit être renforcée.

Ensuite, de notre côté, nous devons déterminer comment financer nos infrastructures de transport, en fonction du texte sur les mobilités dont nous sommes en train de débattre, qui est très exigeant et ambitieux, et qu'il nous faut financer les dispositions.

Sur ces deux points, nous devons nous retrouver.

Un amendement examiné hier visait à introduire une taxation du kérosène. Celle-ci, me semble-t-il, relève du premier aspect et ne peut être correctement réalisée qu'au niveau européen – je pourrais développer les raisons pour lesquelles il en est ainsi, mais nous en discuterons en d'autres occasions.

Pour ma part, je préfère me concentrer sur ce que nous pouvons faire au niveau français en vue d'assurer le financement de l'AFITF. Nous avons commencé, il importe de le rappeler, en adoptant en commission l'affectation à l'AFITF du surplus de la taxe Chirac.

Mme Delphine Batho. Cela ne suffit pas !

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Certes, les montants ne sont pas énormes,...

Mme Delphine Batho. Ils sont dérisoires !

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. ... mais cette mesure est un moyen de dire d'emblée que le secteur aérien doit contribuer au financement de nos infrastructures. Il importait d'adopter cette disposition et de l'inscrire dans la loi.

Pour le reste, nous savons très bien que nous ne pourrions pas aboutir avant l'examen du projet de loi de finances, dont relèvent les dispositions que nous envisageons d'adopter.

Les diverses propositions avancées montrent que, si nous voulons parvenir à réaliser quelque chose, nous devons, nous ensemble, nous poser les bonnes questions. Faut-il taxer uniquement les vols domestiques ou aussi les vols internationaux ? Je serais plutôt favorable à la seconde option. Doit-

on s'orienter vers une taxe sur les billets d'avion ou vers d'autres modes de contribution du transport aérien, car il en existe d'autres ? Pour ma part, j'estime qu'une contribution assise sur les billets d'avion est une bonne piste. Comment faire en sorte que les outre-mer et les trains d'équilibre du territoire ne soient pas pénalisés ? Voilà quelques questions que nous devons bien avoir à l'esprit pour ne pas nous tromper de modèle de taxation.

Voilà, je crois, les bases du travail que nous devons mener tous ensemble. Je suis toute prête, en tant que présidente de la commission, à y travailler et à réunir les acteurs concernés ainsi que nos collègues désireux de préparer l'examen du budget. Il ne faut plus perdre trop de temps car c'est en ce moment que se déroulent les négociations et que se décident les arbitrages, donc que tout se décide. Nous devons nous réunir avec nos collègues de la commission des finances – je vois Mme Cattelot dans l'hémicycle – pour travailler à la formulation de propositions, en lien avec le ministère des transports, que nous pourrions ainsi soutenir dans ses négociations avec Bercy, pas toujours faciles, on le sait !

Il s'agit d'aboutir, en définitive, à un dispositif assurant une présence suffisante du secteur aérien dans le financement de nos infrastructures. Si nous y parvenons d'ici à l'examen du budget, nous aurons réussi non seulement à faire contribuer le secteur aérien au financement de nos infrastructures, mais encore à assurer à celles-ci un soutien significatif. Certes, d'autres modes de financement seront étudiés, mais il n'y a aucune raison que le secteur aérien ne soit pas partie prenante du dispositif.

Je vous donne donc rendez-vous. Pour l'heure, je voterai contre les amendements, car nous allons mener le travail que j'ai évoqué.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Ce débat est intéressant. Je commencerai par formuler quelques observations générales.

Sitôt que l'on veut faire des efforts importants en matière environnementale, c'est bien simple, il n'y a plus personne. Tous les arguments sont bons : « pas tout de suite, monsieur le bourreau », « pas à cet endroit », « pas à cette échelle », « nous risquons de bousculer nos habitudes ». Il est bien évident que nos habitudes seront bousculées ! Dans le monde de demain, toutes nos habitudes seront bousculées, y compris en matière de rapidité des transports ! Au demeurant, peut-être faudra-t-il un jour que nous votions une loi faisant l'éloge de la lenteur ; j'ignore pourquoi l'on veut aller de plus en plus vite partout, surtout pour détruire la nature... (*Mme Yolaine de Courson applaudit.*) Quoi qu'il en soit, nous devons nous mettre en tête que ce monde doit changer durablement, avec des méthodes fortes !

Par ailleurs, quiconque reçoit un bon coup de marteau change comme par enchantement. Voyez la récente évolution du secteur automobile : il y a quelques mois, lorsque l'Union européenne a décidé d'agir avec force en décidant de réduire les émissions de CO₂ des véhicules neufs de 37,5 % d'ici à 2030, tous les constructeurs automobiles soutenaient, tribune après tribune, que c'était impossible, qu'ils n'y parviendraient pas ; quelques mois plus tard, les mêmes nous expliquent qu'ils vont y arriver, en modifiant leurs méthodes. L'automobile premier consommateur de carburant et premier émetteur de gaz à effet de serre, ça va changer !

Nous allons agir à l'échelle européenne, tant mieux. Toutefois, il ne faut pas que cela tourne à « je te tiens, tu me tiens par la barbichette », en l'espèce, à « pas à l'échelle de la France mais à celle de l'Europe, et pas à celle de l'Europe mais à celle de la planète ».

Mme Delphine Batho. Voilà !

M. Bertrand Pancher. Il ne faut pas céder sur cette affaire. Les compagnies aériennes et les grands groupes aéronautiques nationaux doivent comprendre que le monde va changer durablement, car il n'est plus possible de continuer ainsi.

Certes, madame la ministre, la consommation de carburant par passager diminue, mais le trafic aérien global augmente, et le secteur aérien doit à tout prix contribuer très largement aux efforts de diminution des émissions de gaz à effet de serre. Comme vous l'avez très bien dit, madame la présidente de la commission, sa contribution à la solidarité environnementale ainsi qu'à l'aide au développement est en outre nécessaire, sous forme de financements innovants.

De l'argent, il y en a partout, et de plus en plus, mais il reste concentré au même endroit. Que nous nous y attaquions très rapidement me semble être une très bonne idée. Que nous en débattions ainsi dans l'hémicycle en ces termes me semble être une très bonne chose.

Mme la présidente. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Nous revenons à ce qui nous rassemble, ce qui est assez nouveau, dans cet hémicycle, pour qu'on s'en félicite : la nécessaire prise en compte des externalités environnementales, tant de leur évaluation que de la façon de les intégrer à notre réflexion et d'en tenir compte ex ante et ex post.

À cet égard, l'évocation du surplus de la taxe Chirac par Mme la présidente de la commission m'incite à éclaircir ce point, qui a fait débat en commission. Il n'est évidemment pas question de dénaturer cette taxe. Le plafond de 210 millions d'euros de la part fléchée au fonds de solidarité pour le développement, adopté lors de sa conception, demeure ; c'est bien le surplus qu'il s'agit d'affecter au financement des infrastructures, par l'intermédiaire de l'AFITF.

D'autres mesures restent à imaginer s'agissant de la taxe Chirac, qui a le mérite d'exister et d'être rodée. À ce sujet, je verse au débat une suggestion, au même titre que d'autres que nous avons envisagées : ce prélèvement pourrait être augmenté, ou encore – je livre cette option au débat – être indexé sur la trajectoire de la contribution climat énergie, comme l'ont proposé certains de nos collègues sénateurs.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Maillart-Méhaignerie.

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. J'apporterai mon témoignage d'éluë de la région péninsulaire qu'est la Bretagne et dont la capitale, Rennes, à mi-chemin de Paris et de Brest, bénéficie d'une LGV, une ligne à grande vitesse.

Après les échanges que nous avons eus avec les gilets jaunes qui manifestaient et le grand débat national, nous adhérons tous à la transition écologique et nous sommes tous d'accord pour vouloir l'accompagner. Toutefois, le débat sur la TICPE a fait ressortir un souhait de transparence : où vont ces taxes ? à quoi servent-elles ?

À titre personnel, je suis très favorable à l'introduction d'une écocontribution sur le prix des billets d'avion – en déterminant lesquels, à l'atterrissage en France ou au décollage de la France –, qui aurait le mérite d'être lisible et visible, et donnerait du sens à une taxation du transport aérien.

Au demeurant, je ne suis jamais favorable à la mise en concurrence des modes de transport, qui sont susceptibles d'évoluer. En commission du développement durable, Augustin de Romanet, que nous avons auditionné, a souligné qu'il encourageait les compagnies aériennes, par le biais de la tarification au départ des aéroports gérés par Aéroports de Paris, à contribuer au développement durable en adoptant des modes de transport plus propres et plus vertueux.

Je prends aussi en considération les aspects sociaux des dispositions que nous imaginons. Taxer les compagnies aériennes suppose de tenir compte de la résilience des compagnies low cost, telles Ryanair, qui dessert l'aéroport de Rennes Bretagne : en cas de taxation, elles agiront comme un étai en renforçant leurs économies d'échelle, ce qui aurait des conséquences sur leurs effectifs.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Chacun l'a reconnu, sur tous les bancs, nos mentalités ont évolué ; les Français nous l'ont rappelé et nous le rappelent très clairement samedi après samedi. C'est pourquoi j'espère que nous réussirons enfin à prendre nos responsabilités, sur tous les bancs, sur ceux du groupe Les Républicains pour commencer. Monsieur Bouillon, vous avez ouvert une porte hier soir, à une heure, il est vrai, tardive ; il est important d'avancer, et la discussion est de nouveau entamée ce matin.

J'ignore, madame la ministre, quelles ont été les conclusions des Assises nationales du transport aérien, car elles n'ont pas bénéficié des feux de l'actualité autant que les Assises nationales de la mobilité, qui ont été très productives. Peut-être pourriez-vous nous apporter quelques précisions sur d'éventuelles avancées. La droite, très modestement, avait pris ses responsabilités en créant la taxe Chirac il y a quelques années. Nous sommes prêts à prendre de nouveau nos responsabilités, de façon pragmatique et efficace.

Le Gouvernement a ouvert une petite porte en prévoyant une réaffectation du surplus de la taxe Chirac, mais les 30 millions d'euros ainsi réaffectés ne seront pas la hauteur des besoins de l'AFITF. Notre groupe, pour y avoir un peu réfléchi, considère qu'il ne faut pas dénaturer la taxe Chirac. Mais, puisque c'est une taxe simple, pragmatique, efficace et applicable distinctement, d'une part, aux classes économique et affaires, et, d'autre part, aux petits et longs courriers, pourquoi ne pas la doubler, ce qui permettrait d'obtenir environ 210 millions d'euros, c'est-à-dire à peu près ce qui manque chaque année à l'AFITF ?

Le groupe Les Républicains est donc prêt à prendre ses responsabilités en proposant le doublement de la taxe Chirac pour financer les infrastructures de transport, la régénération du réseau routier et la modernisation du réseau SNCF, et répondre à toutes les attentes en matière de transition écologique. Cela permettrait également d'envoyer un signal fort aux Français qui nous interpellent – je le vois bien sur ma page Facebook – sur le fait qu'on taxe le carburant de ceux qui prennent tous les jours leur voiture pour aller travailler, mais pas celui des transports aérien ou maritime.

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Pichereau.

M. Damien Pichereau. D'abord, je serais tenté de répondre à M. Pancher que je ne me vois pas faire l'éloge de la lenteur pendant les 24 Heures du Mans – pardonnez mon tropisme sarthois !

Monsieur Bouillon, vous m'avez interpellé sur la nécessité d'entrer dans le dur dès maintenant, sans attendre la loi de finances. Techniquement, nous examinons pour l'heure le projet de loi d'orientation des mobilités, qui fixe des objectifs – nous les avons votés hier –, tandis que les infrastructures sont prévues dans le cadre de la programmation financière 2018-2023, avec une enveloppe globale en hausse de 40 %, je le rappelle. Je ferai un parallèle avec la loi de programmation militaire, sur laquelle vous vous êtes abstenu, je m'en souviens : nous avons voté une enveloppe globale, que nous déclinons, chaque année, dans le PLF. Le débat que nous avons là est très utile mais nous ne sommes pas réunis maintenant pour inscrire des montants dans le dur. Nous pouvons remarquer en revanche que, sur tous les bancs de l'Assemblée, nous sommes prêts à travailler sur le sujet. C'est très louable et cela nous permettra d'avancer dès le prochain PLF ; j'espère que nous en aurons alors l'ambition.

M. Jean-Paul Lecoq. Nous ne disons pas autre chose.

M. Damien Pichereau. Enfin, il est tout de même regrettable que ceux que nous entendons le plus depuis de nombreuses semaines sur cette thématique, qui harangent les foules dans les meetings, soient absents lorsqu'il s'agit de discuter de la taxation du transport aérien.

M. Jean-Paul Lecoq. Ils n'ont plus de temps de parole !

M. Damien Pichereau. Je pense notamment à M. Ruffin qu'on entend sur tous les plateaux et qui n'est pas là ce matin. C'est regrettable. La politique ne se réduit pas à un show.

Mme Delphine Batho. Rappel au règlement !

M. Jean-Paul Lecoq. Il est insupportable que soient ainsi interpellés des collègues qui ne peuvent plus s'exprimer à cause du temps législatif programmé !

Rappel au règlement

Mme la présidente. La parole est à Mme Delphine Batho, pour un rappel au règlement.

Mme Delphine Batho. Ce rappel se fonde sur l'article 58, alinéa 1^{er}, du règlement.

M. Ruffin et moi-même sommes les auteurs des amendements visant à supprimer les liaisons aériennes rendues inutiles par le ferroviaire.

M. Damien Pichereau. M. Ruffin n'est pas présent !

M. Jean-Paul Lecoq. Mais Mme Batho est présente !

Mme Delphine Batho. Parce que vous avez choisi le temps législatif programmé, je ne peux plus m'exprimer pour exposer mes amendements. Toutefois, je suis là et je serai là jusqu'au bout. Votre attaque contre le cosignataire de ces amendements, avec lequel je me suis organisée, n'a donc aucun sens.

M. Damien Pichereau. Il aurait pu venir défendre vos amendements.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Absolument, car il lui reste encore du temps de parole.

Après l'article 1^{er} B (suite)

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Fuchs.

M. Bruno Fuchs. Il faut revenir au ton adopté par Mme la rapporteure et Christophe Bouillon, car nous sommes là dans un débat de fond, nous sommes réunis pour définir le dispositif le plus efficace et nous partageons la même analyse et la même ambition. Nous avons trop souvent, dans cet hémicycle, réduit ces sujets à des visées politiques, voire politiciennes.

Les amendements prévoient une entrée en vigueur de la mesure au 1^{er} janvier 2021 : nous avons donc encore du temps pour finaliser le dispositif proposé.

Car, sans reprendre l'ensemble des arguments, j'estime qu'il pourrait avoir des effets pervers. Je ne parlerai que de mon expérience, sur mon territoire, le Haut-Rhin. Bien qu'une convention fiscale ait récemment été passée avec l'aéroport de Bâle-Mulhouse, 90 % des vols opérés sur cet aéroport le sont toujours du côté Suisse, en raison d'une fiscalité plus favorable – des habitants de mon département vont même à Zurich prendre l'avion lorsque les conditions tarifaires sont plus avantageuses. Si nous ne prenons pas en considération ce type de comportements, qui concerne toutes les zones frontalières du pays, des personnes n'hésiteront pas à parcourir 200 kilomètres en voiture pour s'envoler d'un aéroport étranger – allemand, belge ou espagnol –, ce qui provoquera à la fois un accroissement des émissions des gaz à effets de serre et une perte de rentrées fiscales. Réfléchissons aux effets pervers des mesures que nous envisageons de prendre.

Par ailleurs, il faut prendre en considération les questions d'échelle. Notre collègue Pancher a évoqué la voiture électrique : le basculement n'aura lieu que si l'ensemble des acteurs adoptent de nouveaux comportements. Or la France n'émet qu'1 % des gaz à effet de serre dans le monde. Nous sommes déjà très vertueux et le serons encore davantage – nous pouvons et voulons tous l'être beaucoup plus. Toutefois, être vertueux tout seul en France n'améliorera que d'épsilon la situation mondiale : en gagnant entre 0,1 et 0,3 %, on ne sauvera rien. La question du réchauffement climatique doit être traitée à l'échelle mondiale ; l'Europe est donc l'échelle minimale à laquelle il est possible de proposer des solutions.

Mme Delphine Batho. Alors vous suggérez de ne rien faire ?

M. Bruno Fuchs. Nous sommes tous très mobilisés, mais il convient de trouver le bon dispositif afin d'enclencher le plus grand nombre de leviers pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Je salue la proposition de Mme la présidente de la commission : il convient de nous rencontrer rapidement pour réfléchir ensemble dans la perspective du futur projet de loi de finances.

Ces amendements, qui auraient pour effet un report modal sur le train, posent du même coup la question, pragmatique, des tarifs du train, qui peuvent être prohibitifs pour une famille. Nous devrions donc réfléchir en amont avec la

SNCF sur les tarifs proposés : le coût d'un Paris-Marseille, je le répète, est prohibitif pour de nombreuses familles, ce qui freine le recours au ferroviaire.

Par ailleurs, en cas de report modal sur le train, il faut réfléchir aux infrastructures, comme nous avons déjà commencé à faire hier : le terrier de Bercy ne sera pas en mesure d'absorber une augmentation du trafic ferroviaire. La question est donc globale.

Nous sommes tous favorables à une réflexion en amont sur la taxation du transport aérien et la dimension vertueuse de nos déplacements. C'est la raison pour laquelle, je le répète, nous nous associons à la proposition de Mme la présidente de la commission de travailler rapidement sur le sujet.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame Luquet, un de mes combats, c'est de proposer des TGV à des prix accessibles, et c'est l'un des objets de la réforme ferroviaire. Les trajectoires des péages conduisaient auparavant à une absurdité : leur augmentation permanente se répercutant sur le prix des billets, elle aurait eu paradoxalement pour effet que des lignes à grande vitesse construites à coup de milliards conduisent in fine à des TGV en circulation et des voyageurs transportés toujours moins nombreux. Je soutiens la SNCF dans sa politique de développement des TGV Ouigo. Le nombre des billets est passé de 7 millions en 2017 à 13 millions en 2018 et il montera à 25 millions en 2020. Le TGV doit être accessible à tous. Il convient de maximiser l'utilisation des lignes à grande vitesse qui ont été construites en offrant le maximum de services à nos concitoyens.

Madame Lacroute, les Assises nationales du transport aérien ont été l'occasion de discuter avec tous les acteurs du secteur, mais peut-être n'ont-elles pas été suffisamment ouvertes aux autres secteurs.

On y a évoqué les enjeux de connectivité, qui sont d'autant plus importants que notre pays est présent sur les cinq continents et que la place des outre-mer dans leur bassin régional est cruciale. Les enjeux de connectivité concernent également la métropole, avec les territoires enclavés, que nous avons largement évoqués ces derniers jours.

Ces assises ont aussi été l'occasion d'évoquer la performance économique, sociale et environnementale du transport aérien, dont nous débattons ce matin. Il convient de réfléchir à la capacité de disposer demain d'avions zéro carbone : il faut nous donner cet objectif, compte tenu des révolutions que l'aviation a déjà été capable d'opérer.

Ces assises se sont en outre penchées sur les distorsions de concurrence dans ce secteur, qui stressent un peu ses acteurs. Je pense notamment à l'écart des charges sociales entre la France et les Pays-Bas : chez nous, ce sont 30 euros supplémentaires par billet. Il est vrai qu'en France, les charges sociales financent par exemple les retraites, alors qu'ailleurs, leur coût est assumé par des fonds de pension. En tout cas, le sujet a été soulevé et nous devons y réfléchir.

Lorsque la Suède et les Pays-Bas se vantent de promouvoir une vision écologique exemplaire du transport aérien et se disent prêts à taxer les billets, je tiens à rappeler qu'un billet d'avion de 100 euros comprend 56 euros de taxes en France, contre seulement 30 euros en Suède et aux Pays-Bas. Ne soyons donc pas naïfs : il faut prendre en considération les effets, qui ont été évoqués, de déport de trafic au profit de hubs voisins.

Le dumping écologique et social est générateur de désordres très importants à l'échelle de la planète, à celle de l'Europe et à celle de notre pays. M. Sermier a évoqué le cas du bois produit en France et qui y revient après avoir été transformé en Chine. Nous pourrions également parler des fraises produites au Sénégal vendues moins cher en France que des fraises du Périgord, ce qui est pour le moins contraignant. Nous avons également mentionné hier d'autres paradoxes, comme les sites de e-commerce qui proposent de changer plusieurs fois les produits commandés en garantissant la gratuité du transport, alors que le transport n'est pas gratuit, parce que des personnes s'en chargent et qu'il a un impact environnemental.

Je me réjouis que nous débattions de ces sujets aujourd'hui, car il faut les prendre à bras-le-corps, en prévoyant des actions à l'échelle mondiale. Je rappelle que la France est motrice, au niveau mondial, aussi bien à l'OMI – l'Organisation maritime internationale – qu'à l'OACI – l'Organisation de l'aviation civile internationale – OACI. Nous y défendons un objectif de réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime et du secteur aérien, à l'horizon 2050. C'est ce qu'il faut faire pour tenir la trajectoire résultant de l'accord de Paris. Certaines orientations doivent être défendues résolument à l'échelle européenne.

J'ajoute qu'il ne faut pas dissocier dumping social et dumping écologique : il faut s'y attaquer en même temps. J'ai eu l'occasion de me battre dans le cadre du paquet mobilité, l'an dernier, et j'espère que le Parlement européen lui donnera un débouché durant la prochaine législature. Il y a aussi, soyons clairs, des enjeux de dumping fiscal entre les États membres : la taxe sur les carburants, notamment, est extrêmement basse en Espagne ou au Luxembourg. Des combats doivent être menés à l'échelle européenne.

Dans ce contexte, on doit déterminer ce que l'on est en mesure de faire à l'échelle nationale. Beaucoup d'idées ont été évoquées ces derniers jours : imposer aux chargeurs une contribution à hauteur de leurs émissions de gaz à effet de serre ; l'instauration d'une vignette ou d'une contribution du secteur aérien. Il faut avancer, y compris à l'échelle nationale, sur les modalités de contribution des activités et des modes de transports polluants au financement des modes propres et vertueux.

Je me réjouis de la proposition de Mme la présidente de la commission, et le Gouvernement sera évidemment à la disposition de vos commissions pour participer à ces réflexions.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. J'entends vos remarques, madame la ministre, et vous avez contribué à me convaincre de changer mon vote : je voulais voter pour, mais je vais m'abstenir, pour plusieurs raisons.

D'abord – plutôt qu'une critique, voyez-y le souci de faire remonter les informations du terrain auprès des ministères, comme nous sommes nombreux à le faire –, les citoyens français considèrent que les politiques parlent beaucoup mais agissent peu. C'est d'ailleurs un peu de cette façon qu'ils ont accueilli le discours de politique générale du Premier ministre, avant-hier : le programme est intéressant mais ira-t-il au bout de ses ambitions ? Il faut bien mesurer l'attente des citoyens, qui ne comprennent pas pourquoi ils ont à subir la hausse continue de la taxe sur les carburants, ce

qui déclenche une nouvelle grogne sur les territoires, et que le Gouvernement n'envoie pas un signal fort aux grands pollueurs que sont les acteurs des secteurs maritime et aérien.

Je vais cependant m'abstenir car j'entends que vous êtes sensible à la nécessité d'améliorer les conditions de transports ferroviaires au travers du pays. Je suis de Tours. La ligne TGV de Saint-Pierre-des-Corps à Paris est la plus chère de France : le prix du billet moyen est de 65 euros, quand celui du Paris-Lille s'élève à 35 euros. On diminue le nombre d'allers-retours à Paris, et, comme ils deviennent rares, ils deviennent chers – c'est un peu de cette façon qu'on arrive à augmenter le prix du billet. Le taux de retards, qui atteint 30 %, n'est pas acceptable : c'est l'un des plus élevés en France. Certains usagers nous alertent sur le caractère insatisfaisant du transport ferroviaire sur les territoires et nous demandent de l'améliorer.

Madame la ministre, vous nous avez dit que, dans certains départements ou communes enclavés, le transport aérien intérieur était indispensable – vous avez évoqué, très tard hier soir, Aurillac et Brive. Si le transport ferroviaire est de qualité et bien cadencé afin de réduire les temps de transport, les citoyens l'utiliseront – et inutile d'ajouter que, s'il fonctionnait à l'hydrogène, ce serait idéal. Nous devons commencer par inciter les Français en proposant une desserte de qualité. Ainsi, s'agissant des problèmes de la ligne de Saint-Pierre-des-Corps à Paris, j'ai grand besoin d'un petit coup de pouce – appelez-moi « madame Plus » !

Cependant, au nom du groupe UDI et indépendants, j'indique que je vais m'abstenir, et je demande deux engagements forts.

Premièrement, madame la ministre, il faut agir efficacement en travaillant sur cette taxe – pourquoi ne pas en doubler le taux ? – dans le cadre du projet de loi de finances.

Deuxièmement, madame la présidente de la commission, il est nécessaire que la commission rencontre Mme Karima Delli dès qu'elle aura été nommée présidente de la commission des transports et du tourisme au Parlement européen, comme c'est probable – de toute façon, elle a occupé cette fonction pendant toute la législature précédente. Je pense aussi à Dominique Riquet, qui a été élu député européen sur la liste Renaissance,...

M. Bertrand Pancher. Excellent député européen !

Mme Sophie Auconie. ...est un homme remarquable et très influent au Parlement européen sur le sujet du transport. Nous devons nous appuyer sur les hommes et les femmes qui portent notre parole au Parlement européen et dans les autres institutions européennes, afin qu'ils prennent conscience – c'est déjà le cas pour ce qui concerne Karima Delli – de la nécessité d'arrêter de regarder ailleurs quand la maison brûle et pour influencer la commission transport et tourisme en la matière. En effet, vous avez raison, il faut que la France cesse de surtransposer et de se tirer une balle dans le pied en instaurant des taxes quand les autres États membres n'en font rien.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. L'intervention de Mme Auconie m'incite, pour ma part, à maintenir mes amendements.

Monsieur Pichereau, je ne suis pas de ceux qui harangent les foules. D'abord, je n'ai guère le temps d'en voir ces jours-ci... Ensuite, avec mon collègue Dominique Potier, nous avons déposé des amendements réfléchis, construits et travaillés, qui introduisent des débats utiles devant la représentation nationale – nous le constatons en ce moment même – et permettent d'amorcer une transition, un basculement d'un système à un autre, une évolution « systémique », selon l'expression utilisée, à juste titre, par Dominique Potier. Madame la ministre, il est vrai que, ce faisant, on bouscule parfois certaines habitudes. Il y a des freins et des obstacles, et certains secteurs freinent des quatre fers pour empêcher ces changements, qui sont pourtant nécessaires pour répondre à l'urgence écologique et aussi à l'urgence sociale, puisque nous subissons un dumping social en la matière, comme vous l'avez souligné tout à l'heure.

Ces amendements renvoient à deux sujets essentiels.

Premièrement, ils posent la question du financement de l'AFITF, qui prend une grande place dans nos débats : comment faire pour abonder son budget ? On a répété à plusieurs reprises qu'il manquait au moins 500 millions d'euros pour permettre la programmation des infrastructures dans les délais et avec les financements appropriés. Plusieurs amendements visaient à apporter des moyens supplémentaires à l'AFITF. Notre collègue Jean-Baptiste Djebbari proposait, de façon très pertinente, une sorte d'emprunt et un financement partiel par les sociétés d'autoroute, ce qui permettrait de ne pas aggraver la dette du pays. Cette nuit, nous avons proposé la suppression de l'exonération de la TICPE pour le kérosène, avec, à la clé, une recette de 250 millions d'euros – excusez du peu –, soit bien davantage que votre proposition concernant la taxe Chirac. De nombreuses idées, provenant de tous les bancs – je m'en félicite –, concourent ainsi à trouver les crédits nécessaires pour que l'AFITF ait les moyens de ses ambitions.

Deuxièmement, par ces amendements, nous évoquons la participation du secteur aérien à la transition écologique que nous appelons de nos vœux. Madame la ministre, vous nous dites, à juste titre, que les avions zéro carbone offrent des perspectives. Comme les poissons volants, ils existent, mais ce n'est pas la majorité de l'espèce ! Cette perspective s'inscrit dans un horizon de temps qui ne correspond pas à l'urgence écologique. Il faut changer les habitudes dès maintenant, et nous pouvons le faire de deux façons : soit par la voie réglementaire, soit par celle d'un bon fléchage du produit de la taxe, ce qui permettrait d'envoyer un signal par le prix et de modifier nombre de comportements, c'est évident.

Or vous nous donnez rendez-vous plus tard, lors de l'examen du PLF. Soit. Madame la présidente de la commission, vous nous faites une proposition intéressante : que nous travaillions ensemble. Nous nous en réjouissons et souhaitons contribuer à la réflexion, mais il faut accélérer les choses. Si nous devons aborder le PLF avec des éléments clés, il faut que le rapport évoqué par Mme la rapporteure soit sur la table pratiquement dès le 1^{er} octobre,...

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Nous sommes d'accord !

M. Christophe Bouillon. ...afin que nous soyons en mesure de réfléchir avec toutes les données et les chiffres – même si, je le répète, le sujet est déjà plutôt bien documenté, personne ne peut dire le contraire.

Bruno Fuchs faisait observer tout à l'heure que la disposition prévue dans nos amendements s'appliquait au 1^{er} janvier 2021, c'est-à-dire pas demain matin ! Cela laisse le temps d'amorcer la pompe, en quelque sorte, et de poser ce principe fort ; d'ici là, le Gouvernement aura le temps de préciser, par décret, les modalités d'application de ce principe. En outre, la réflexion à laquelle nous invite la présidente de la commission nous permettra de corriger le tir, si nécessaire, lors de l'examen du PLF.

Nous souhaitons tous décarboner le transport aérien et affecter les taxes de façon à changer les comportements. Lorsque, avec Dominique Potier, nous proposons la présente mesure, qui est presque homéopathique et qui, vous l'avez dit vous-même, n'aura pas de grandes conséquences, mais qui pose un principe et ouvre une perspective intéressante, on nous répond qu'elle est impossible et que ce serait quasiment la révolution. Si nous ne sommes pas capables de faire cela, permettez-moi de douter qu'on soit capable de faire davantage demain. Ces amendements nous permettent de savoir si nous sommes « cap' ou pas cap' » de nous engager résolument sur cette voie, pas seulement avec des paroles, mais avec des principes. La représentation nationale a son mot à dire.

C'est pourquoi je maintiens mes amendements. Mon petit doigt me dit que je fais un peu d'« autosolisme » sur le sujet : si jamais ils n'étaient pas adoptés, ils seraient déposés à nouveau sur le PLF, car nous devons défendre cette mesure avec une conviction et une détermination absolues.

M. Jean-Paul Lecoq. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. D'abord, une explication de vote : je suivrai l'avis de mon amie et collègue Sophie Auconie. Et je voudrais aussi formuler deux courtes réflexions.

Premièrement, je pense que je ne verrai jamais d'avions de ligne à zéro émission de gaz à effet de serre et même que je serai fossilisé depuis très longtemps lorsqu'il en existera... (*Sourires.*) Je n'adhère pas au culte du progrès qui réglera tout. Je ne crois pas, en effet, que le progrès réglera toujours tout sans que nous-mêmes ne fassions des efforts et ne changions notre rapport à la nature, sur la base des valeurs qui nous animent, dans cette société de consommation effrénée qui ne mène à rien. Il faut faire très attention à ne pas leurrer l'opinion publique et nos concitoyens en leur disant qu'ils n'ont pas à s'inquiéter et que le progrès technique fera tout. Le progrès technique nous aidera, mais il ne réglera pas tout, en particulier pour des transports qui nécessitent d'énormes quantités d'énergie. De toute façon, ces progrès poseront d'autres types de problèmes, comme on l'a bien vu notamment à propos du nucléaire – mais nous n'allons pas rouvrir ce débat. Tout est possible, mais les conditions de ce tout sont particulièrement compliquées.

Deuxièmement, je me réjouis que nous envisagions de doubler la taxe Chirac, et j'espère que nous le ferons. Quelle belle idée que cette taxe, un peu folle à l'origine ! Tout le monde pensait en effet qu'il était complètement fou de taxer les billets d'avion et, en plus, de donner cet argent pour l'aide au développement, c'est-à-dire pour les pays les plus pauvres. Si nous doublons le taux de la taxe Chirac pour doubler l'aide au développement, bravo ! Cela évitera que la Méditerranée, berceau des civilisations, n'en devienne le cercueil, avec toutes ces personnes qui y meurent sans parfois qu'on ne verse même une larme de crocodile. Tant

mieux, donc : doublons le taux de la taxe Chirac et veillons à ce que cela puisse aussi nous aider à augmenter le budget de l'aide au développement, afin que les pays du Sud les plus pauvres puissent au moins continuer à se développer, compte tenu notamment des dégâts environnementaux que nous, Occidentaux, avons causé avec nos émissions de gaz à effet de serre et notre développement qui ne s'est pas soucié de celui des autres.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. J'ai écouté attentivement tout ce débat, car je pensais que les arguments déployés dans le détail par Christophe Bouillon et le travail réalisé par ce dernier avec Dominique Potier convaincraient. Ils ont en effet tenu compte du fait qu'il fallait, sans brusquer les choses, donner un signal fort – c'est le sens des amendements –, à tel point que le Premier ministre lui-même, voilà deux jours, a dit qu'il avait compris le message et allait accélérer les choses.

Notre collègue Pichereau parlait tout à l'heure de loi de programmation. Justement : un tel texte fixe des principes...

M. Damien Pichereau. Les objectifs !

M. Jean-Paul Lecoq. ...sans que cela signifie qu'ils doivent être mis en œuvre immédiatement ; or ces amendements visent précisément à fixer un principe, sur lequel nous semblons être tous d'accord.

Vient ensuite la question de la mise en œuvre, évoquée par Mme la ministre, Mme la présidente de la commission et Mme la rapporteure : il faut régler des curseurs et établir des contacts. Nous semblons tous d'accord sur le principe : pour des raisons de justice sociale, il n'est pas possible que certains Français s'acquittent au quotidien de taxes – TVA, etc. –, tandis que d'autres, parce qu'ils utilisent un moyen de transport différent ou plus rapide, et sous prétexte que c'est compliqué, ne seraient pas soumis aux mêmes contraintes fiscales. Ce n'est pas acceptable.

Si c'est compliqué, je comprends qu'il faille du temps, du travail et de l'énergie, mais cette complication vient de ce qu'on n'a pas fait ce qu'il fallait. Et ce sera d'autant plus compliqué qu'on ne dira pas ce qu'il en est, y compris lors de l'examen de la loi de finances car, si nous n'avons pas fixé préalablement les principes, d'autres priorités s'imposeront.

Pour guider la loi de finances, il faut donc affirmer des principes maintenant. Les présents amendements, dans leur nature, leur forme et leur argumentation, ne sont pas immédiatement contraignants, mais ils ouvrent des portes dans lesquelles nous devons tous nous engouffrer pour faire changer durablement le système. Car nous devons le changer considérablement ; il faut entendre les messages de la population et des chercheurs, qui nous invitent à agir très vite. C'est précisément parce qu'on nous invite à agir très vite que nous ne pouvons pas reporter les principes à demain, que nous devons les fixer maintenant. Peut-être reporterons-nous à une échéance ultérieure la mise en application, car l'exercice reste à faire, mais c'est aujourd'hui que nous devons affirmer le principe.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Fuchs.

M. Bruno Fuchs. Je ne peux pas accepter la façon dont M. Bouillon pose le débat : il n'y a pas ceux qui sont « cap' » et ceux qui ne sont « pas cap' » ! Nous partageons tous cette analyse et, comme nous allons essayer de le montrer dans les semaines et les mois qui viennent, nous

sommes tous capables – en tout cas, nous avons tous la volonté – de transformer radicalement notre modèle de transports et de production. La question n'est donc pas là : il s'agit de dire que nous partageons cette volonté.

Nous fixons aujourd'hui les grands principes, mais nous voyons bien que la mesure proposée n'est pas à la hauteur des attentes. Christophe Bouillon lui-même parle de mesure « homéopathique ». Or la situation n'est pas de celles qui se traitent par l'homéopathie. Nous sommes donc d'accord sur les principes, que nous fixons aujourd'hui et qui ont été énoncés sur l'ensemble de ces bancs, mais on voit bien que la mesure proposée n'est pas à la hauteur des enjeux.

Il faut donc proposer une autre mesure, à une autre échelle, avec plus d'implications et de transformations nécessaires. Bien évidemment, nous travaillerons tous sur ce sujet dans les semaines qui viennent, mais nous ne pouvons pas voter ces amendements en l'état.

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Monsieur Fuchs, hier soir, quand Dominique Potier et moi-même avons proposé de supprimer l'exonération de TICPE pour le kérosène, c'est une recette de 250 millions d'euros qui a été refusée. On nous a en effet rétorqué que nous allions tout bousculer. Pour le coup, il ne s'agissait pas d'homéopathie. Vous voyez donc qu'en la matière, certaines de nos propositions avaient de l'audace – et ce n'est pas terminé.

Quoi qu'il en soit, et c'est le sens profond de ces amendements, il faut qu'à un moment ou un autre, comme le disait fort bien Jean-Paul Lecoq, le signal vienne, sans quoi nous ne serons pas crédibles si nous voulons faire que, demain, l'aérien aussi soit un contributeur à la transition énergétique.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 3248.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	41
Nombre de suffrages exprimés	36
Majorité absolue	19
Pour l'adoption	4
contre	32

(L'amendement n° 3248 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 3247 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de l'amendement, n° 2430, sur lequel le groupe de la Gauche démocrate et républicaine a déposé une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour le soutenir.

M. Jean-Paul Lecoq. Nous cherchons des moyens pour financer les infrastructures de transport afin d'opérer la transition écologique. Avant tout, madame la ministre, nous devons accélérer les choses. J'entendais hier, comme depuis une dizaine d'années, que certains services ne disposaient pas des ressources humaines nécessaires afin d'accélérer

les investissements vitaux pour l'avenir de nos territoires. Je vous invite donc avant toute chose à donner des moyens pour recruter des ressources humaines dans vos services, dans les différents organismes, à la SNCF et ailleurs, afin d'accélérer le mouvement. On nous explique ainsi qu'on ne peut pas faire plus vite la nouvelle ligne Paris-Normandie parce qu'on ne dispose pas des ressources humaines nécessaires pour porter les dossiers. C'est un véritable problème.

Pour ce qui concerne le financement, je rappelle qu'en 2005, le Gouvernement a pris la décision de vendre les parts qu'il détenait dans les sociétés d'autoroutes, afin de financer divers programmes d'investissements publics et de respecter ses engagements européens en matière de déficit public. Cette décision malheureuse fut une aberration économique. Si, au lieu de procéder à la privatisation des autoroutes, l'État en était resté actionnaire majoritaire, il aurait touché des dividendes qu'empochènt à sa place des sociétés privées, et ainsi pu financer des infrastructures de transport et conduire une autre politique tarifaire. Les grandes entreprises de BTP qui exécutent aujourd'hui ces contrats, soit directement soit par l'intermédiaire de filiales, empochent depuis plus de dix ans des bénéfices colossaux, tandis que le prix des péages ne cesse d'augmenter. On estime qu'en 2032, ces entreprises auront engrangé la somme pharaonique de 40 milliards d'euros de bénéfices.

Sous la précédente législature, de nombreux parlementaires se sont émus de cette situation, en demandant au Gouvernement le réexamen des contrats de concession. Il semble cependant que les convergences entre l'État et les sociétés concessionnaires barrent durablement la voie à toute évolution. Pour des raisons budgétaires, l'État continue en effet à céder à la facilité en se tournant vers les sociétés d'autoroutes pour la réalisation des investissements, quitte à accepter, en contrepartie, une hausse continue du prix des péages.

Il faut mettre un terme à cette situation profondément malsaine qui conduit également les collectivités locales à accepter, sous la pression des concessionnaires, le cofinancement d'opérations déjà financées par les péages, afin d'accélérer la mise en œuvre de projets en souffrance depuis des années.

Pour reprendre la main, l'État n'a qu'une solution : résilier les contrats, verser entre 25 milliards et 50 milliards d'euros d'indemnités aux sociétés concessionnaires, et reprendre la gestion des autoroutes, dont il reste propriétaire. Cette solution a été préconisée en 2014 par une commission d'enquête parlementaire mais balayée par le gouvernement de l'époque. Une telle option permettrait également d'en finir avec les pratiques de ces sociétés, qui ont mis en place une politique tarifaire des plus prédatrices, assimilable à un véritable racket des usagers.

Les dividendes issus des péages doivent servir la transition écologique et l'investissement dans les infrastructures de transport. Nous souhaitons donc garantir la nationalisation des sociétés concessionnaires. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Nous avons déjà eu ce débat en partie hier,...

M. Jean-Paul Lecoq. Et ce n'est pas fini !

Mme Béragère Abba, rapporteure. ...et mon avis sera le même :...

M. Jean-Paul Lecoq. Parfois, la nuit porte conseil !

Mme Béragère Abba, rapporteure. ...une telle dérogation au droit commun serait inopérante pour des contrats déjà conclus. Au pire, elle exposerait l'État à des contentieux et à de forts risques de pénalités qui obéiraient toute notre politique de mobilité et de transports. L'avis est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. J'apporterai mon concours et mon renfort à M. Lecoq. D'un point de vue technique, certes, cette mesure n'est peut-être pas hyper-judicieuse, car elle nous exposerait juridiquement, mais la question n'est pas là.

Le fond de cet amendement, c'est qu'il faut revenir sur les concessions des autoroutes. Je me souviens d'ailleurs que nous avons voté dans cet hémicycle, lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2018, une demande de rapport sur un point qui n'avait rien de bien génial : la possibilité, pour les policiers, les pompiers et les services de secours, de passer gratuitement sur les autoroutes. Or le Conseil constitutionnel a même censuré cette proposition et nous n'avons pas beaucoup avancé sur le sujet. On a l'impression que les opérateurs auxquels on a concédé les autoroutes ne font jamais un effort, si petit soit-il. Peut-être devrions-nous donc faire en sorte qu'ils en fassent un pour financer ces nouvelles mobilités. Et, puisqu'ils ne font pas d'efforts par eux-mêmes, peut-être le meilleur moyen serait-il de reprendre dans le giron de l'État la maîtrise de ces infrastructures, qui ont été construites avec l'argent des Français et qui servent désormais à les exploiter.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Bernalicis, je vous informe que la gratuité pour les services de secours sera mise en œuvre à partir de ce mois de juillet. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. Ugo Bernalicis. Tant mieux !

Mme la présidente. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. Madame la ministre, c'est une excellente nouvelle. Cela aurait dû aller de soi depuis longtemps. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Charles Colas-Roy. C'est sa façon à lui de remercier !

M. Ugo Bernalicis. Est-il possible de prononcer une phrase sans que vous beugliez ?

Le temps que cela a pris est symptomatique du fait que nous soyons dépossédés de nos infrastructures et qu'il faille toujours aller négocier, y compris pour des choses qui vont de soi. Il est insupportable que nous ayons si peu de souveraineté sur nos propres infrastructures. (*Exclamations sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

Mme Zivka Park, rapporteure de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je tiens à rappeler que nous sommes dans un État de droit : dès lors

que des contrats sont signés, nous sommes tous obligés de les respecter. La situation est la suivante : nous avons signé des contrats...

M. Ugo Bernalicis. Pas nous !

Mme Zivka Park, rapporteure. Peut-être pas vous, mais ceux qui étaient...

M. Jean-Charles Colas-Roy. Nous, nous respectons la loi !

Mme Valérie Lacroute. Ne le prenez pas pour vous !

Mme Zivka Park, rapporteure. Je veux simplement rappeler que des contrats ont été signés. Ce n'est pas vous qui les avez signés, ce n'est pas moi non plus, mais il faut faire avec. Tâchons donc de faire au mieux et adoptons les dispositions que nous proposons pour encadrer davantage la situation. Les contrats ont été faits comme cela et on ne peut pas faire autrement.

M. Jean-Paul Lecoq. Si, on peut !

Mme la présidente. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. J'ai bien compris le discours : *There Is No Alternative*, c'est comme ça et pas autrement ; continuez à filer votre pognon au privé, qui s'en met plein les poches avec ses dividendes, et circulez, il n'y a rien à voir ! (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Mme Olivia Gregoire. Oh ! Le public vous écoute, monsieur Bernalicis !

M. Ugo Bernalicis. Il est de notre responsabilité de décider aujourd'hui. Notre collègue vous propose de décider de résilier ces contrats : certes, cela aura un coût – pour ma part, je suis même pour que cela se fasse à coût zéro, et pourrait voter une loi en ce sens, parce qu'ils se sont suffisamment gavés comme ça –, mais cela relève de la responsabilité des parlementaires de ce pays !

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Tentons d'apaiser les débats : il ne faut pas prendre la remarque pour vous, mes chers collègues de la majorité. Notre collègue a simplement pointé du doigt, et il a eu raison, que, entre la décision prise dans l'hémicycle et sa mise en œuvre sur le terrain, les méandres de l'administration sont tels que les décisions sont parfois longues à mettre en œuvre. Notre rôle consiste aussi à faire avancer notre pays ainsi que l'ensemble des services des administrations et des ministères. Nous avons bien vu, au travers d'un certain nombre de sujets examinés ces quinze derniers jours, qu'il faut parfois un peu provoquer pour avancer. Je pense que tel était l'objet de la remarque de M. Bernalicis.

M. Jean-Paul Lecoq. Absolument.

Mme Valérie Lacroute. Je ne prends pas sa défense mais il faut parfois s'imposer un peu de tempérance. (*Murmures sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur Bernalicis, j'en parle d'autant plus sereinement que, si vous en avez le souvenir, le parti auquel j'appartiens s'était violemment opposé à la privatisation des autoroutes en 2005.

M. Jean-Paul Lecoq. Il avait raison !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il avait très certainement raison. Nous pourrions en effet envisager de revenir à plus de normalité ou, du moins, à ce qui existait auparavant, pour que l'État en bénéficie. Mais reconnaissez qu'aujourd'hui, nous cherchons des fonds pour assurer la transformation des mobilités et faire en sorte que chacun des citoyens de cette nation dispose d'un moyen de mobilité pour se rendre au travail ou tout simplement pour circuler librement – c'est surtout de cela qu'il est question. Vous n'êtes pas sans savoir que le rachat ou l'arrêt des concessions autoroutières coûterait à l'État une somme considérable.

M. Ugo Bernalicis. Cela coûterait 50 milliards !

M. Jean-Paul Lecoq. Entre 25 milliards et 50 milliards.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je me trompe peut-être en avançant ce chiffre de 50 milliards ; Mme la ministre me corrigera.

M. Ugo Bernalicis. C'est ce qu'a dit la ministre !

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est bien cela. Si l'on y consacrait ces 50 milliards, nous ne pourrions pas financer tout ce que nous voulons développer ; attendons l'opportunité de le faire. Vous êtes dans votre rôle d'opposant en mettant ce sujet sur la table mais avouez que la faisabilité de votre proposition pose problème et que vous vous offrez à bon compte un épisode politique assez facile. On n'a pas les moyens de le faire pour l'instant et vous le savez très bien !

M. Ugo Bernalicis. On n'a qu'à faire de la dette !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Merci pour ce « vous vous offrez à bon compte un épisode politique assez facile » : j'apprécie toujours ce genre de compliments ! La question est celle du financement du développement durable. Soit vous cherchez des financements immédiatement pour faire des choses immédiatement,...

M. Bruno Millienne, rapporteur. On ne les a pas !

M. Jean-Paul Lecoq. ...pour mettre en œuvre le projet de loi sur lequel nous sommes en train de travailler, soit vous considérez qu'il est nécessaire d'investir immédiatement, quitte à s'endetter pour trouver 50 milliards, sachant que cela nous rapportera ensuite et pendant des décennies des milliards qui permettront d'aller beaucoup plus loin que l'ambition que vous affichez aujourd'hui !

Nous vous proposons donc de nationaliser les sociétés d'autoroutes non pas pour obtenir un résultat immédiat mais pour avoir les moyens de financer la transition écologique dans les décennies qui viennent. Nous vous proposons un dispositif on ne peut plus vertueux...

Mme Olivia Gregoire. Faire 50 milliards de dette, ce n'est pas vertueux !

M. Jean-Paul Lecoq. Vous avez une vue court-termiste. Vous ne voyez pas plus loin que le bout de votre nez ! Nous vous proposons de voir l'avenir de nos générations !

Mme Olivia Gregoire. Avec de la dette ?

M. Jean-Paul Lecoq. Oui, avec de la dette ! De la dette vertueuse !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 2430.

(Il est procédé au scrutin.)

M. Jean-Paul Lecoq. Pour les jeunes !

Mme Olivia Gregoire. Contre la dette ! Et pour les jeunes !

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	34
Nombre de suffrages exprimés	34
Majorité absolue	18
Pour l'adoption	3
contre	31

(L'amendement n° 2430 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3292.

M. Christophe Bouillon. Il a pour objet de permettre aux régions de moduler la taxe sur les cartes grises en fonction de la puissance des véhicules. Avec l'accélération de la prise de compétence transports par les régions – elle représente déjà une part non négligeable dans leur budget, et même souvent la première part –, il est nécessaire de leur permettre, pour absorber ces dépenses nouvelles, de percevoir des recettes en conséquence. Cela a aussi une vertu puisque cette taxe serait modulable en fonction de la puissance des véhicules, afin de favoriser des véhicules sans doute moins puissants mais aussi moins consommateurs, donc sans doute avec un bilan carbone bien meilleur.

(L'amendement n° 3292, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Ugo Bernalicis, pour soutenir l'amendement n° 2646.

M. Ugo Bernalicis. Nous vous proposons de créer une « taxe kilométrique d'harmonisation environnementale », comme nous l'avons appelée dans notre amendement. Cette idée commence à faire son chemin : plus les produits viennent de loin, plus on les taxe, de sorte que les produits géographiquement proches coûtent moins cher. Cela aurait donc un effet double : remplir les caisses pour financer les mobilités ; inciter à relocaliser l'activité économique.

Cette idée participe du protectionnisme environnemental aux frontières de l'Europe, défendu, à ma grande surprise, par de nombreux courants politiques dans cet hémicycle – tant mieux, du reste, car nous avons longtemps prêché dans le désert ce sujet.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce n'est pas vrai !

M. Ugo Bernalicis. Cette mesure serait l'une des composantes de l'arsenal que l'on pourrait mettre en œuvre.

Nous renvoyons à un décret pour définir cette taxe dans le détail car il existe sans doute des marchandises indispensables que nous ne produisons pas en France et qu'il ne faudrait pas trop taxer.

Quoi qu'il en soit, tel devrait être, selon nous, le principe général, un principe vertueux, pour relocaliser l'activité. Lorsque vous relocalisez votre activité, votre produit vient

de plus près, il est plus facile de l'acheminer et il coûte ainsi moins cher en frais de transport : nous enclenchons ainsi un cercle vertueux avec une telle taxe.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. La relocalisation de la production et de la consommation est un des enjeux de la transition écologique. Toutefois, une telle taxe, circonscrite au niveau national, serait inopérante, voire contreproductive, en tout cas handicapante pour notre économie. Je préconise donc une action au niveau européen ; c'est d'ailleurs ce à quoi s'emploient nos députés européens.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. Je vais même compléter ce que vous ne venez de dire, madame la rapporteure : en réalité, nous ne pourrions pas créer cette taxe dans le cadre des traités européens actuels car, si la France adoptait seule une telle taxe, cela constituerait une entorse à la concurrence libre et non faussée ! Comme nous avons, nous, une forme de cohérence politique, nous désobéirions aux traités européens dans ce cas d'espèce, afin d'envoyer ce signal à l'Union européenne : il est temps d'agir ! Nous ne pouvons plus attendre l'accord de vingt-sept ou vingt-huit pays membres pour décider qu'il faut une taxe : il faut aller de l'avant ! Bruno Le Maire, l'un des membres de votre gouvernement, propose d'ailleurs de faire cela avec les GAFAs, les géants du numérique : si j'ai bien compris, la France, à la pointe du combat, veut commencer à mettre le holà – certes, dire « ça suffit maintenant » avec une taxe de 4 % sur le chiffre d'affaires, ce n'est pas énorme, mais c'est toujours cela de pris !

En matière de transition écologique, la France a été en pointe, en tout cas dans les esprits, pendant la COP 21 ; avec la taxe kilométrique environnementale, elle pourrait peut-être, cette fois-ci, l'être dans la mise en œuvre concrète de mesures permettant d'aller de l'avant. Nous n'avons que douze ans, selon le rapport du GIEC – groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat. Vous pouvez me rétorquer que le rapport du GIEC, c'est n'importe quoi, mais je ne le crois pas. Nous n'avons que douze ans : c'est, à mon avis, le délai moyen auquel il faut s'attendre, si tout va bien politiquement, pour qu'une telle taxe voie le jour au niveau européen. Aussi, je vous le dis : nous n'avons plus le temps !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Madame la ministre, avec votre collègue Jean-Baptiste Lemoyne, je suis les accords commerciaux entre l'Europe et d'autres pays ou intra-européens. À aucun moment l'idée que le Gouvernement pourrait défendre une taxe vertueuse sur la proximité n'a été évoquée ; en tout cas, je ne l'ai pas vue dans les accords internationaux !

Mme Béragère Abba, rapporteure. Oui, enfin...

M. Jean-Paul Lecoq. Dites-moi dans lequel cela figure ? Dans le CETA, l'accord économique et commercial global entre l'Union européenne et le Canada, cela n'y est pas ; dans l'accord de libre-échange entre l'Union européenne et le MERCOSUR – le Marché commun sud-américain –, cela n'y est pas ; dans le JEFTA, l'accord de libre-échange entre

l'Union européenne et le Japon, non plus ! Lisez-les ! Indiquez-nous l'article de ces accords internationaux dans lequel cela figure, et je partagerai votre avis ! Pour l'instant, je n'en ai pas connaissance.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Ce n'est pas vraiment le sujet !

M. Jean-Paul Lecoq. Dans toutes les rencontres que nous avons eues au Quai d'Orsay, à aucun moment ces questions n'ont été évoquées ; mais peut-être n'étais-je pas à l'écoute au moment où elles ont été abordées par le ministre ?

(L'amendement n° 2646 n'est pas adopté.)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures dix, est reprise à onze heures vingt-cinq.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Article 1^{er} C (précédemment réservé)

Mme la présidente. Les amendements n°s 1403 de M. Matthieu Orphelin et 47 de M. Vincent Descoeur ainsi que les amendements identiques n°s 1249 de M. Fabrice Brun et 1688 de Mme Josiane Corneloup, qui peuvent être soumis à une discussion commune, sont défendus.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Sur ces amendements qui ont trait à la définition des missions et à la composition du Conseil d'orientation des infrastructures, le COI, il n'y a rien de nouveau par rapport à la discussion que nous avons eue en commission. Je répète donc qu'un tel niveau de détail ne relève pas de la loi mais du décret, ce qui nous invite à une certaine vigilance.

Il m'est apparu par ailleurs que le format réduit était opérationnel et qu'il valait mieux s'en tenir à une composition assez resserrée, cette instance n'étant pas une assemblée délibérante où tous les groupes d'intérêts auraient vocation à être représentés. Le précédent du Conseil national des transports, organisme pléthorique, a montré, je crois, les limites de l'exercice.

Nous sommes cependant convenus qu'il serait bénéfique que le COI intègre un représentant des associations environnementales de même qu'un représentant des usagers. Il me semble important de les associer à ces réflexions, et ils sont prêts à s'organiser pour choisir un représentant en leur sein, mais il n'est pas nécessaire de l'inscrire dans la loi : liberté doit être laissée au Gouvernement de prévoir ces dispositions dans le cadre du décret.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Elisabeth Borne, ministre. L'avis est défavorable, pour les raisons exposées par Mme la rapporteure. Je vous confirme que le décret prendra en compte les associations environnementales.

(Les amendements n°s 1403 et 47, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n^{os} 1249 et 1688 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements, n^{os} 25, 1046, 3216, 3342 et 3341, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 25, 1046, 3216 et 3342 sont identiques.

L'amendement n^o 25 de M. Vincent Descoeur est défendu.

La parole est à Mme Émilie Bonnivard, pour soutenir l'amendement n^o 1046.

Mme Émilie Bonnivard. Eu égard à la forte implication des régions dans le financement des infrastructures de transport, le présent amendement tend à ce que trois représentants des régions siègent au Conseil d'orientation des infrastructures.

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 3216 de Mme Valérie Rabault et 3342 de Mme Valérie Lacroute, identiques aux précédents, sont défendus.

L'amendement n^o 3341 de Mme Valérie Lacroute, en discussion commune, est défendu.

(Les amendements identiques n^{os} 25, 1046, 3216 et 3342, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 3341, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n^o 701.

Mme Sophie Auconie. Il vise à ajouter à l'alinéa 4, après le mot « députés », « , trois sénateurs et, avec voix consultative, des représentants de groupements professionnels intéressés désignés par décret ».

S'agissant de l'instance de gouvernance décisive pour assurer le suivi de la programmation des investissements pour les infrastructures, il importe de garantir un dialogue permanent entre les différents acteurs. Certes, c'est déjà prévu, mais il conviendrait d'ouvrir le COI aux sénateurs, qui représentent les territoires.

(L'amendement n^o 701, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements, n^{os} 2389, 747, 1889 et 1626, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n^o 2389.

M. Christophe Bouillon. Il s'agit de faire en sorte que, parmi les parlementaires qui siègeront au COI, il y ait des représentants des groupes d'opposition. Nous avons tous à gagner à une telle pluralité. La démonstration en a été faite à travers nos travaux ainsi qu'à travers la participation aux Assises nationales de la mobilité de nombreux parlementaires qui, bien que n'appartenant pas à la majorité, y ont apporté leur contribution. Il convient de veiller à ce que les réflexions conduites au sein du Conseil reflètent la diversité de nos origines, de nos expériences et de nos horizons politiques. Si l'on veut renforcer le COI, c'est important.

Mme la présidente. L'amendement n^o 747 de M. Sébastien Leclerc est défendu.

La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour soutenir l'amendement n^o 1889.

Mme Emmanuelle Ménard. La composition du Conseil d'orientation des infrastructures laisse présager de son action. Or le projet de loi ne mentionne que la participation de trois députés et de trois sénateurs, ce qui suscite mon inquiétude. Il eût été intéressant de préciser dans la loi que ces six personnes devaient assurer une représentation pluraliste. Le COI, s'il veut être efficace, doit travailler d'abord au service des territoires ; d'où la nécessité, me semble-t-il, de veiller à la pluralité politique de ses membres.

D'autre part, pourquoi ne mentionner que des parlementaires ? L'important, je le répète, ce sont les Français, ceux qui sont les plus proches de leur territoire. Je propose donc que le COI soit composé de dix-sept membres, parmi lesquels des élus locaux représentant les régions, les départements et les communes, ainsi que six personnalités qualifiées reconnues pour leurs compétences en matière de transports, d'évaluation économique, d'aménagement du territoire, d'environnement et de financement et qui soient de véritables connaisseurs des réalités locales.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n^o 1626.

Mme Sophie Auconie. Dans le même esprit, il s'agit de compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante : « Il vise à assurer, notamment, une représentation de la diversité des groupes parlementaires. »

Je souligne qu'aujourd'hui, l'ensemble des députés membres du COI sont issus du groupe La République en marche. Il faut que l'on mesure combien la pluralité d'une instance en fait la richesse. C'est une vraie valeur ajoutée.

(Les amendements n^{os} 2389, 747, 1889 et 1626, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 3250 et 3310, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n^o 3250 de Mme Vainqueur-Christophe est défendu.

La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour soutenir l'amendement n^o 3310.

M. Jean-Paul Lecoq. Nos collègues du groupe GDR issus des départements et territoires d'outre-mer vous ont souvent alertés sur les particularités des transports dans leurs territoires et sur les conséquences que peuvent avoir, notamment sur le développement de ces territoires, les conditions de transport, les moyens qui y sont alloués et leur organisation. Par cet amendement déposé à l'initiative de Gabriel Serville, nous proposons qu'il y ait, parmi les parlementaires qui siègeront au Conseil d'orientation des infrastructures, un parlementaire issu des départements et territoires d'outre-mer.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Avis défavorable, pour les raisons déjà invoquées.

(Les amendements n° 3250 et 3310, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3264.

M. Christophe Bouillon. Il trouve son inspiration à la fois dans la priorité que vous accordez, madame la ministre, à l'entretien des réseaux existants et dans les travaux de la mission d'information sénatoriale sur la sécurité des ponts.

Il s'agit de faire en sorte non seulement que le COI puisse établir des plans pluriannuels d'investissements dans les infrastructures, mais aussi qu'il détermine un montant minimum de dépenses par type d'infrastructures, tout cela devant être précisé par décret. Si l'on souhaite donner une telle priorité, il importe d'indiquer quel niveau minimal d'investissement on souhaite réaliser tous les ans en vue de mettre à niveau – sans mauvais jeu de mots – chacune des infrastructures. Le COI, dont le rôle vient d'être réaffirmé, a toute sa place pour effectuer ce travail, vu la réflexion qu'il a déjà menée et la composition que vous souhaitez lui donner.

(L'amendement n° 3264, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Béragère Abba, rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 3582.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Il s'agit de supprimer la référence, introduite par le Sénat, à un débat parlementaire. En effet, le fait d'imposer aux deux chambres, à la suite de la remise par le Gouvernement du rapport annuel sur l'état d'avancement de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports, l'inscription à leur ordre du jour d'un débat dans l'hémicycle ne semble pas approprié, dans la mesure où ce débat aura de toute façon lieu à l'occasion du débat d'orientation des finances publiques, lors de l'examen du projet de loi de finances et dans le cadre de la discussion du projet de loi de règlement du budget, lors de l'examen des crédits du programme 203 « Infrastructures et services de transport ».

En outre, les commissions ont toute latitude pour se saisir du sujet et demander au Gouvernement de venir débattre de ladite programmation. D'ailleurs, la présidente de notre commission, Mme Pompili, s'est engagée hier à organiser chaque année une séance d'échanges et de débats sur l'état d'avancement de la programmation.

(L'amendement n° 3582, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 3097 de Mme Typhanie Degois est défendu.

(L'amendement n° 3097, ayant reçu un avis défavorable de la commission et du Gouvernement, est retiré.)

Mme la présidente. L'amendement n° 823 de M. Vincent Descoeur est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Il est défavorable. Le rapport prévu à l'article 1^{er} C porte sur l'exécution de la programmation. Si le COI est concerné par l'orientation et la stratégie, il appartient au Gouvernement d'assumer la responsabilité de ce rapport devant le Parlement.

(L'amendement n° 823, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements identiques n°s 827 de M. Vincent Descoeur et 2506 de Mme Emmanuelle Ménard sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 827 et 2506, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Les amendements identiques n°s 824 de M. Vincent Descoeur et 2397 de Mme Emmanuelle Ménard sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 824 et 2397, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 720 de M. Charles de la Verpillière est défendu.

(L'amendement n° 720, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Béragère Abba, pour soutenir l'amendement n° 2219.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Il s'agit d'un amendement de précision rédactionnelle : il convient de parler de « révision » plutôt que d'« actualisation ».

(L'amendement n° 2219, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 3587 portant article additionnel après l'article 1^{er} C, je suis saisie par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

L'amendement n° 1254 de M. Fabrice Brun est défendu.

(L'amendement n° 1254, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 1^{er} C, amendé, est adopté.)

Après l'article 1^{er} C (amendements précédemment réservés)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements portant article additionnel après l'article 1^{er} C.

L'amendement n° 28 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(L'amendement n° 28, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Le Gouvernement ayant déposé après l'expiration du délai un amendement portant article additionnel après l'article 1^{er} C, un temps supplémentaire de dix minutes pour chaque groupe et de cinq minutes

pour les députés non inscrits est attribué pour la discussion de cet amendement, en application de l'article 55, alinéa 6 du règlement.

La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 3587.

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai déjà fait référence à plusieurs reprises à cet amendement, qui tend à habiliter le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour créer des sociétés de projets, ce qui peut être nécessaire afin d'accélérer la réalisation de certaines infrastructures.

Cette disposition, que je crois attendue, répond notamment à des demandes formulées dans plusieurs amendements, relativement aux lignes Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan et à d'autres projets défendus par des collectivités, tels que l'Anneau des sciences à Lyon et, peut-être, la troisième ligne du métro toulousain, sans oublier tous les enjeux de mobilité qui se posent dans la métropole d'Aix-Marseille.

Pour ces grands projets, la création d'une société dédiée peut être une solution adaptée. Des sociétés de ce genre peuvent en effet assumer une dette de long terme et être financées par des taxes locales affectées. Cette création, j'ai eu l'occasion de le dire, ne doit pas induire un prélèvement supplémentaire sur la programmation définie par le Conseil d'orientation des infrastructures, mais elle peut nous permettre d'accélérer un certain nombre de projets, si telle est bien l'attente des collectivités locales et si nous parvenons à réaliser un montage financier reposant sur des ressources locales.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Bérangère Abba, rapporteure. Il est favorable. Cet amendement, annoncé par le Gouvernement dès l'examen en commission, était en gestation, si je puis dire, dans le rapport annexé, lequel dispose, dans son dernier alinéa, que « l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financements permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants ».

L'amendement met en œuvre cette disposition en la précisant.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi.

M. Jean-Marc Zulesi. Je veux dire un petit mot sur cet excellent amendement, pour en remercier Mme la ministre, qui engage ainsi, de façon concrète, la réflexion sur la création d'établissements publics de la mobilité. Ce faisant, madame la ministre, vous réaffirmez notre confiance dans l'expertise et l'intelligence des territoires pour organiser les déplacements et les réseaux de transport.

Vous l'avez dit, vous donnez à la métropole Aix-Marseille-Provence – j'insiste sur ce dernier nom, qui me tient à cœur – les outils de développement d'une politique de mobilité à la hauteur de son potentiel économique, écologique et, surtout, humain.

Pour toutes ces raisons, le groupe La République en marche votera résolument pour ce bel amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je fais miennes les louanges de Jean-Marc Zulesi, pour dire que nous soutiendrons bien entendu l'amendement. En commission, nous avons déposé des amendements d'appel sur le même thème, l'amendement du Gouvernement étant alors en gestation, comme vient de le rappeler Mme la rapporteure. Faire confiance à l'intelligence territoriale, qui est réelle, me paraît être la bonne méthode.

Cet amendement nous offre aussi une sorte de guide, ou nous montre le chemin, pour réaliser, à un horizon raisonnable, les infrastructures attendues sur les territoires. Je vous remercie donc, madame la ministre, de proposer cette mesure : vous avez entendu les territoires et les nombreux parlementaires qui, dans cet hémicycle, plaident en sa faveur.

Un député du groupe LaREM. Excellent !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. L'amendement est intéressant, madame la ministre, mais il serait recevable à mes yeux si l'on en élargissait la portée à d'autres sujets. Ces établissements, en particulier, pourraient-ils prendre la main sur les sociétés d'autoroutes, dès lors que le Gouvernement n'a pas voulu le faire ? Ils pourraient les racheter dans le cadre d'une « régionalisation » ou d'une « territorialisation », de manière à financer d'autres projets.

Le Gouvernement resterait ainsi fidèle à son dogme, qui est de refuser toute nationalisation, cependant que les territoires, dans leur intelligence, prendraient les dispositions nécessaires au bon usage des péages, qui des ponts de Normandie et de Tancarville, au bénéfice du développement territorial, qui des autoroutes entourant ma bonne ville du Havre, dont on ne peut sortir sans payer.

Les territoires pourraient ainsi financer des projets d'infrastructure ou, par exemple, la gratuité des transports publics. Bref, si vous élargissez le champ de cet amendement pour permettre aux territoires de peser sur la nationalisation des autoroutes, je le voterai ; dans le cas contraire, je ne le pourrai pas.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. Le groupe UDI et indépendants votera cet amendement, qui a une grande vertu à ses yeux : celle de donner une suite concrète, à brefs délais, à la réflexion pragmatique que vous dites mener sur les territoires et les moyens de les associer.

Les territoires souffrent ; ils ont besoin d'actions concrètes. L'amendement va dans ce sens, et je vous en remercie.

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard.

Mme Emmanuelle Ménard. Traditionnellement, madame la ministre, je ne suis guère favorable aux ordonnances, mais je ferai bien entendu une exception dans ce cas précis. Les ordonnances sont ici bienvenues, et je ne saurais même trop vous recommander de devancer le délai de vingt-quatre mois fixé pour leur adoption.

Ces sociétés de projet permettront aux territoires d'accélérer certains projets. Vous le savez, la nouvelle ligne Montpellier-Béziers-Perpignan est attendue depuis plus de trente ans. À cet égard, nous avons été assez déçus par le rapport du COI, qui reportait la réalisation de cette ligne à

une échéance bien trop lointaine. Vous nous offrez aujourd'hui l'occasion d'aller plus vite ; j'en suis ravie, et les Biterrois, je pense, le seront aussi. Merci.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Le projet de ligne Montpellier-Perpignan traîne depuis des années car ce sont toujours les mêmes qui s'opposent à l'affectation de ressources nouvelles pour les projets d'infrastructure, à commencer par la taxe poids lourds. Je me réjouis donc que, sur tous les bancs de notre assemblée, on soutienne désormais des mesures nouvelles, souvent condamnées, par le passé, dans certaines formations politiques. Fort bien : à tout péché miséricorde.

Les grands projets d'investissement dont nous parlons seront donc soutenus par des ressources nouvelles, et nous en sommes très heureux. Nous avions d'ailleurs défendu un amendement à l'article 1^{er} A, et d'autres encore au rapport annexé, portant création de sociétés de financement ad hoc, sur le modèle, notamment, de la Société du Grand Paris. Tout cela va donc dans le bon sens. Le ministre de l'économie et des finances avait d'ailleurs apporté son soutien à la proposition de financement de la LGV Bordeaux-Toulouse par une telle société.

La stratégie d'investissement ici envisagée passe par la création d'une société ad hoc, dans le sillage de dispositions introduites par le Sénat. Ces sociétés permettront de simplifier la gouvernance des projets et, surtout, d'accélérer significativement leur mise en œuvre. De fait, la souplesse est nécessaire : défendre les services publics, cela ne veut pas dire les nationaliser tous. Tout nationaliser, ce serait revenir à des périodes anciennes, faire tout traîner et ne rien faire aboutir. *Good Bye, Lenin!* Personne ne souhaite un tel retour en arrière.

Des initiatives existent dans certains territoires, vous le savez, pour trouver des financements innovants ; je pense notamment à la taxe sur les bureaux. Notre groupe avait déposé un autre amendement, qui aurait permis d'instaurer une écotaxe régionale similaire à celle prévue par la collectivité européenne d'Alsace.

Votre amendement, unanimement défendu sur nos bancs, est donc fort bienvenu, madame la ministre.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Le groupe Les Républicains soutient lui aussi cet amendement, qui lui semble pertinent. Depuis plusieurs jours, nous plaçons en effet pour des solutions efficaces et pragmatiques, qui permettent aux territoires de réaliser les infrastructures de transport dont les Français, nous le savons tous, ont besoin. Ces projets, ambitieux, peuvent être lourds à assumer ; d'où la nécessité de fléchages précis.

Je terminerai par un clin d'œil, pour me féliciter que la Société du Grand Paris et la taxe Chirac, toutes deux créées par la droite,...

M. Bertrand Pancher. La droite sociale !

Mme Valérie Lacroute. ...aient ici donné l'exemple. Après quelques jours de débats, ce petit rayon de soleil nous procure un plaisir que nous ne boudons pas. *(Sourires et exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

M. Jean-Marc Zulesi. Les bonnes idées n'ont pas de parti !

M. Jean-Paul Lecoq. Édouard Philippe vient de chez vous, quand même !

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Duvergé.

M. Bruno Duvergé. Tout a été dit sur cet excellent amendement, qui répond aux besoins du terrain. Le groupe du Mouvement démocrate et apparentés, bien entendu, le votera.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 3587.

M. Jean-Marc Zulesi. Allez, monsieur Lecoq, votez-le ! Comme ça, il sera adopté à l'unanimité !

Plusieurs députés du groupe LaREM. Allez, Jean-Paul ! *(Sourires.)*

Un député du groupe LaREM. Il peut le faire !

M. Jacques Marilossian. C'est un scrutin historique !

M. Jean-Paul Lecoq. Mme la ministre ne m'a rien répondu ! *(Il est procédé au scrutin.)*

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	39
Nombre de suffrages exprimés	38
Majorité absolue	20
Pour l'adoption	38
contre	0

(L'amendement n° 3587 est adopté.) (Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM ainsi que sur quelques bancs du groupe LR.)

Un député du groupe LaREM. Il l'a fait !

M. Jean-Paul Lecoq. Non...

M. Jean-Charles Colas-Roy. Vous serez récompensé, Jean-Paul ! *(Sourires.)*

Article 1^{er} D *(précédemment réservé)*

Mme la présidente. L'amendement n° 2956 de Mme Delphine Batho est défendu.

(L'amendement n° 2956, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 1^{er} D est adopté.)

Après l'article 1^{er} D *(amendements précédemment réservés)*

Mme la présidente. Nous en venons à des amendements portant article additionnel après l'article 1^{er} D.

L'amendement n° 2797 de Mme Delphine Batho, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 3598, est défendu.

La parole est à Mme Béragère Abba, pour soutenir le sous-amendement n° 3598 et donner l'avis de la commission sur l'amendement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. L'amendement, pertinent, comble un trou dans la raquette repéré dans les rapports respectivement rendus par le CESE – Conseil économique, social et environnemental – et le CNTE – Conseil national de la transition écologique – sur le projet de loi. Surtout, il se fonde sur un retour d'expérience à propos des « bilans LOTI » – loi d'orientation des transports intérieurs –, autrement dit les bilans ex post sur les projets d'infrastructure.

Mon sous-amendement donne au ministre chargé des transports la possibilité de faire réaliser ce bilan par un tiers en cas de défaillance du maître d'ouvrage.

Je donne un avis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis : favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption du sous-amendement.

Mme Delphine Batho. Parfait ! Merci !

(Le sous-amendement n° 3598 est adopté.)

(L'amendement n° 2797, sous-amendé, est adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 2860, 2854, 2871 et 2894 de Mme Delphine Batho sont défendus.

(Les amendements n°s 2860, 2854, 2871 et 2894, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Article 1^{er} E *(précédemment réservé)*

Mme la présidente. La commission a supprimé l'article 1^{er} E.

Je suis saisie de cinq amendements identiques, n°s 279, 446, 484, 1457 et 3251 rectifié, tendant à le rétablir.

Les amendements identiques n°s 279 de Mme Annie Genevard, 446 de Mme Émilie Bonnavard et 484 de Mme Jeanine Dubié sont défendus.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir l'amendement n° 1457.

Mme Sophie Auconie. Permettez-moi tout d'abord de saluer la présence dans les tribunes du public de jeunes de ma circonscription, venus de la belle ville de Ligueil (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM, MODEM et UDI-D*) par un moyen de transport vertueux, le TGV – qui, cette fois, était à l'heure ! (*Sourires.*)

M. Bruno Millienne, rapporteur. Tout arrive !

Mme Sophie Auconie. Cet amendement, dont Christophe Naegelen est le premier signataire, vise à introduire dans le codé des transports, au début de la partie consacrée aux principes généraux de l'organisation des services de transport public, un article générique qui engage les pouvoirs publics à maintenir et à développer les équipements et réseaux existants, notamment dans le domaine ferroviaire, afin d'éviter, par exemple, la dégradation des lignes d'équilibre du territoire ou des lignes d'aménagement du territoire

– comme les deux trains de nuit subsistants qui desservent Briançon et Rodez –, ou encore la fermeture de gares TGV secondaires.

Je le répète, madame la ministre : les lignes secondaires ne sont pas secondaires pour tout le monde.

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est clair !

Mme Sophie Auconie. C'est mon slogan. Pour nos concitoyens des territoires ruraux, comme Ligueil ou Loches dans ma circonscription, pour tous ceux que le prix du carburant retient d'utiliser la voiture, les lignes secondaires deviennent principales et prioritaires. Nous devons en prendre la mesure.

Mme la présidente. L'amendement n° 3251 rectifié de Mme Marie-Noëlle Battistel est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. Je remercie Mme Auconie d'appeler à nouveau notre attention sur l'évidente nécessité d'une offre de mobilité adaptée aux besoins des populations et des territoires.

Mon avis sur les amendements est toutefois le même qu'en commission : ils sont redondants par rapport au dispositif de l'article 1^{er} A et à ses développements dans le rapport annexé. J'en demande donc le retrait ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

(Les amendements identiques n°s 279, 446, 484, 1457 et 3251 rectifié, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Après l'article 1^{er} E *(amendements précédemment réservés)*

Mme la présidente. L'amendement n° 49 de M. Vincent Descoeur est défendu.

(L'amendement n° 49, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 3322 qui fait l'objet de deux sous-amendements, n°s 3597 et 3600.

La parole est à Mme Béragère Abba, pour soutenir l'amendement.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Nous en avons déjà beaucoup parlé : il s'agit de mettre à contribution le secteur du transport aérien, en raison de ses effets sur l'environnement et de la nécessité d'une participation solidaire des différents secteurs du transport à l'entretien des infrastructures et au développement des mobilités propres.

Aux termes de l'amendement, le Gouvernement nous remettrait un rapport à ce sujet, au plus tard le 31 décembre 2019. Cette date avait été initialement choisie pour permettre au rapport de nourrir nos réflexions dans le cadre du projet de loi de finances, tout en nous laissant un délai suffisant pour adopter le présent projet de loi.

Le sous-amendement n° 3597 de M. Bouillon tend à ramener la date de remise du rapport au 1^{er} octobre 2019. Nous sommes tous confiants dans notre capacité à voter le

projet de loi d'ici au 1^{er} octobre, et Mme la ministre s'engage à nous fournir les éléments requis dans ce délai. J'émettraï donc un avis favorable sur ce sous-amendement.

Je me réjouis de la perspective de ce rapport destiné à étudier et à évaluer les différents niveaux de fiscalité applicables au secteur aérien en France et dans les autres pays européens.

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir le sous-amendement n° 3597.

M. Christophe Bouillon. Inutile de réitérer l'important débat que nous avons eu tout à l'heure, dans une grande sérénité. Je remercie Mme la rapporteure de son avis favorable, qui va nous permettre de disposer des conclusions du rapport au moment même où nous entamerons la discussion du projet de loi de finances. Cela a été dit, nous avons tous besoin de décider en connaissance de cause.

Mme la présidente de la commission du développement durable a laissé entendre que le rapport pourrait par ailleurs être présenté et débattu au sein de la commission. Cela me semble évidemment nécessaire, comme, je crois, à nombre de mes collègues : chacun de nous souhaite prendre connaissance du rapport, mais nous avons aussi besoin de mettre en commun notre compréhension et notre analyse des données, notamment chiffrées, et des comparaisons qu'il contient. Madame la présidente, nous confirmez-vous que nous pourrions disposer du rapport à temps pour l'examiner en commission à partir du mois d'octobre ?

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

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour soutenir le sous-amendement n° 3600.

Mme Sophie Auconie. J'aimerais que nous allions un peu plus loin, dans la continuité de nos débats de cette nuit et de ce matin. L'amendement n'assigne pas assez clairement un objectif au rapport. Je propose donc, par mon sous-amendement, de préciser que l'objectif visé est « une meilleure contribution du secteur du transport aérien à la lutte contre le changement climatique ».

« Si vous voulez qu'un dossier n'avance pas, créez une commission », disait en substance le général de Gaulle, suivant Clemenceau ; c'est un peu ce que nous nous apprêtons à faire. Pour calmer les députés, on propose un rapport, mais, si celui-ci est dépourvu d'objectif, il restera inutile tout en prenant un temps précieux aux parlementaires, aux administrateurs et aux membres du cabinet de Mme la ministre. Donnons-nous donc des objectifs !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces sous-amendements ?

Mme Béragère Abba, rapporteure. L'amendement de Mme Auconie est satisfait : nous avons bien un objectif en demandant le rapport, celui de nourrir notre réflexion sur une éventuelle participation du secteur du transport aérien.

Mme Sophie Auconie. Cela irait mieux en l'écrivant !

Mme Béragère Abba, rapporteure. Quant à celui de M. Bouillon, je l'ai dit, j'y suis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme l'a dit Mme la rapporteure, l'amendement de Mme Auconie est satisfait, car le rapport a vocation à éclairer le Parlement, lequel a pour objectif, comme le Gouvernement, de faire davantage contribuer le secteur du transport aérien à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Je donne un avis favorable à l'amendement n° 3322 sous-amendé par le sous-amendement n° 3597.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. Je vous entends, madame la ministre, madame la rapporteure. Néanmoins, il ne s'agit que d'un rapport, et il aurait été bon que nous définissions de manière plus ambitieuse ce que nous en attendons. C'est ce que j'espérais après que nous avons retiré plusieurs de nos amendements cette nuit et que nous nous sommes abstenus sur d'autres que nous aurions pu voter. Je regrette vraiment que nous n'ayons pas envoyé ce signal, même si un rapport n'est pas prescriptif.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre sous-amendement, madame Auconie ?

Mme Sophie Auconie. Oui, madame la présidente.

(Le sous-amendement n° 3597 est adopté.)

(Le sous-amendement n° 3600 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 3322, sous-amendé, est adopté.) (Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)

Mme la présidente. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Béragère Abba, rapporteure. Je vous remercie toutes et tous de la belle tenue de nos échanges sur le titre I^{er} A. Nous étions tous conscients de l'enjeu qui s'y attachait ; il conserve son importance et nous allons continuer d'en débattre jusqu'au projet de loi de finances. Je suis persuadée que nos discussions et les pistes qu'elles ont permis de dessiner nous permettront de progresser vers un montage budgétaire qui nous donnera les moyens de nos ambitions, et je vous en remercie. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

Article 31

Mme la présidente. La parole est à Mme Françoise Dumas.

Mme Françoise Dumas. Il y a près d'un an déjà, le Premier ministre m'a confié la mission de formuler des propositions permettant de garantir durablement et en tout lieu du territoire une formation de qualité à la conduite automobile, en assurant l'accessibilité aux examens et au permis de conduire lui-même par les délais comme par les prix. Cet objectif est parfaitement conforme à la volonté du Président de la République de lutter contre toutes les formes d'assignation à résidence.

On le sait, le permis de conduire est au cœur des préoccupations et du quotidien des Français. Il est l'examen le plus passé en France, avec 1,5 million de candidats par an, et – je tiens à le souligner – le seul diplôme que beaucoup de nos concitoyens aient en poche.

Non seulement il permet de se déplacer, mais c'est aussi un instrument de renforcement du lien social, dans la mesure où il facilite l'accès à l'emploi. En 2017, sur 3,4 millions d'offres déposées à Pôle emploi, 17,2 % exigeaient la détention du permis B.

Le permis de conduire constitue donc un puissant levier pour réduire la fracture territoriale à l'œuvre dans les territoires périurbains et ruraux ou ceux qui connaissent le plus de difficultés économiques et sociales.

Le permis ne se réduit pas à une simple autorisation administrative : il valide une capacité à conduire. La qualité de la formation est déterminante pour la sécurité de tous. Si les derniers chiffres de la mortalité routière sont en baisse – ce pourquoi je tiens à saluer l'action du Gouvernement et de la délégation à la sécurité routière –, 3 500 personnes ont encore perdu la vie en 2018 sur les routes de France, métropole et outre-mer confondus.

Les jeunes sont particulièrement concernés : les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les 18-24 ans. Outre-mer, la situation est encore plus préoccupante : en moyenne annuelle, 201 jeunes par million d'habitants y décèdent sur la route, contre 113 en métropole.

Nous nous accorderons tous, je pense, sur le rôle central du permis comme outil d'émancipation sociale et professionnelle ainsi que sur la nécessité de permettre à chacun de l'obtenir. C'est également la volonté du Gouvernement, qui a présenté, le 2 mai dernier, une série de mesures ambitieuses ; nous allons en examiner certaines.

Au cours des très nombreuses auditions et des très nombreux déplacements que j'ai réalisés, j'ai acquis la conviction que rendre le permis de conduire accessible à tous implique certes d'en réduire le coût, qui demeure élevé pour de nombreux ménages – entre 1 600 et 1 800 euros –, mais également de permettre l'accès à cette formation sur tout le territoire et, surtout, à tous les publics. Il est possible de maîtriser le coût sans porter atteinte à la qualité, en renforçant le continuum éducatif de la formation routière, en employant les nouveaux outils issus de la transition numérique et en réorganisant et fluidifiant la chaîne des acteurs.

Il faut tout d'abord permettre à chaque jeune utilisateur d'un moyen individuel de transport d'acquiescer une réelle culture citoyenne et responsable des déplacements dans l'espace public. C'est le rôle du continuum que je viens d'évoquer, qui sera promu par l'éducation nationale, et qui aboutira à la présentation gratuite du code de la route à l'occasion du service national universel. Maîtriser les coûts sans porter atteinte à la qualité suppose également d'employer, lors de l'apprentissage de la conduite, tous les outils pédagogiques et organisationnels pour optimiser la formation.

S'il est difficile de réduire le coût d'une heure de formation individuelle, compte tenu de la qualification des moniteurs, le recours aux nouvelles technologies permet de rationaliser le nombre d'heures de pratique. Les simulateurs de conduite constituent, à cet égard, un outil particulièrement intéressant : placé dans des conditions réelles, le jeune apprenti peut apprendre, par exemple, à conduire sous la neige ou à maîtriser le freinage d'urgence, ou se familiariser avec des situations et des comportements particuliers. Leur utilisation permettrait également de mutualiser les premières leçons et offrirait la possibilité aux jeunes d'échanger de manière interactive. Les professionnels que j'ai rencontrés ont été

unanimes pour souligner que ce mode d'apprentissage entre pairs permettrait une meilleure compréhension des règles du code de la route et favoriserait les comportements vertueux.

Un amendement visant à accompagner les auto-écoles dans l'acquisition d'un simulateur par le biais d'un dispositif de suramortissement a été adopté en commission, et je m'en félicite.

Enfin, une meilleure visibilité quant à la date de passage de l'examen pratique permettra de limiter au strict nécessaire le nombre d'heures. En effet, chaque mois de délai gagné correspond à 200 euros d'économie pour le candidat. Il s'agit là d'un instrument important de baisse des coûts. La commission a adopté un amendement en ce sens, qui permettra de tester, dans cinq départements d'Occitanie, l'inscription autonome et en ligne des candidats. En choisissant à l'avance leur date de passage, les candidats pourront optimiser leur formation et ne faire que le nombre d'heures de conduite strictement nécessaires.

Afin de pouvoir s'orienter vers la solution qui lui convient le mieux, le candidat doit en outre disposer, en toute transparence, d'informations tant sur le coût de la formation que sur sa qualité. Le Premier ministre a entériné la création d'un comparateur d'offres en ligne, qui permettra au candidat de mieux s'orienter ; c'est une bonne nouvelle.

Rendre le permis de conduire plus accessible implique également de permettre l'accès à cette formation, j'y insiste, sur tout le territoire et à tous les publics. À cette fin, il est important de disposer d'un maillage territorial dense et de solutions d'apprentissage adaptées à tous les publics. Au cours de ma mission, j'ai rencontré des professionnels fiers de leur action au service de l'intérêt général et qui souhaitent avant tout se mettre au service des futurs conducteurs partout sur le territoire.

Les changements de fond de notre société ne sont pas sans conséquence sur leur activité. Le développement des mobilités mais aussi les réformes entamées en 2015 ont accru la demande de réponses de la part du grand public. Il y a, je crois, de la place pour tous en matière d'éducation routière, mais tous les acteurs doivent être sur un pied d'égalité. Pour cela, il faut renforcer les contrôles pour s'assurer de la qualité du parcours de formation. C'est un impératif pour garantir une concurrence saine dans le secteur et pour garantir la sécurité routière. La généralisation d'un livret de conduite dématérialisé permettra de s'assurer que les élèves ont bien suivi les vingt heures de conduite obligatoires et que celles-ci ont été dispensées par un professionnel diplômé.

Avant de rendre la parole, madame la présidente, j'insiste sur le fait que la présente discussion doit évidemment se poursuivre. Chacun doit pouvoir s'exprimer sur les conditions de son émancipation sociale et professionnelle ainsi que sur la sécurité sur nos routes. La question de l'accessibilité du permis de conduire, de la sécurité et de l'éducation routières appelle un effort de tous les instants, et je tiens à rendre hommage, une nouvelle fois, aux professionnels, aux associations et aux bénévoles qui interviennent auprès de nos jeunes pour renforcer la sécurité de tous.

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Je souhaite revenir sur l'objet même de l'article 31, dont les dispositions visent à renforcer, d'une part, la protection des inspecteurs du permis de conduire et, d'autre part, la lutte contre les comportements dangereux au volant.

En ce qui concerne les inspecteurs, on note une hausse constante et inquiétante des agressions à leur rencontre. Il s'agit donc de prendre des mesures de protection, notamment en créant une interdiction administrative provisoire de se présenter à l'examen du permis de conduire, qui serait prononcé pour une durée maximale de deux mois.

Pour ce qui est de la lutte contre les comportements dangereux au volant, il faut savoir qu'un conducteur sous l'empire de l'alcool a 8,5 fois plus de risque d'être responsable d'un accident, qu'un quart des accidents mortels impliquent un conducteur alcoolisé, que le risque d'accident est multiplié par trois quand on téléphone au volant et par vingt-trois quand on lit un texto au volant. Quant à la vitesse excessive, c'est la première cause d'accidents.

La lutte contre ces comportements comprend deux volets : le renforcement de notre arsenal répressif ; la prévention et l'éducation. L'article 31 prévoit plusieurs mesures qui vont dans le bon sens. L'installation d'un éthylotest à bord du véhicule, la rétention et la suspension du permis de conduire, le recours à l'immobilisation et à la mise en fourrière sont autant de dispositifs qui contribueront à protéger les conducteurs et les usagers.

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Je souhaite me faire l'écho de responsables d'auto-écoles de Seine-Maritime, qui ont appelé mon attention sur plusieurs dispositions du projet de loi, qui font suite au travail réalisé par notre collègue Françoise Dumas.

Personne ne peut s'opposer à la baisse des prix du permis de conduire, à condition, on l'a rappelé, de ne remettre en cause ni la qualité ni la proximité des auto-écoles, deux points sur lesquels nous devons rester très vigilants. On peut certes baisser le prix du permis de conduire mais à quel coût ?

Mme Émilie Bonnard. Eh oui...

M. Christophe Bouillon. De nombreuses aides existent déjà pour financer le permis de conduire. Elles sont nationales, régionales, parfois locales. Comme beaucoup d'autres aides, elles sont difficiles d'accès, car méconnues ou complexes à mettre en œuvre du point de vue administratif. Parmi ces aides, on peut relever le permis à 1 euro par jour, le compte personnel de formation, l'aide aux apprentis, les aides communales au permis – dans ma circonscription, il en existe à Canteleu, à côté de Rouen, dans la ville du Trait, une commune plus petite, ou encore à Saint-Pierre-de-Varengeville – ou les « pass'permis », comme dans la région des Haut-de-France.

On ne peut donc pas dire que les collectivités locales soient restées les bras croisés ou les bras ballants. Beaucoup d'entre elles ont pris des mesures pour accompagner les jeunes qui ont le plus besoin d'être aidés. Mme la ministre l'a rappelé lors de la présentation du texte, on ne peut pas se satisfaire de voir de nombreux jeunes en difficulté lorsqu'ils recherchent une formation ou un emploi, parce qu'ils n'ont pas le permis de conduire. La mobilité est essentielle, et tout ce qui concourt à la faciliter va dans le bon sens.

Cependant, il est difficile de connaître les différentes aides existantes. Or les auto-écoles de proximité peuvent orienter les jeunes vers les dispositifs appropriés. C'est le cas pour le permis à 1 euro par jour : quand elles accueillent les jeunes et leurs parents, elles les informent et proposent même de remplir les dossiers à leur place.

Les écoles de conduite de proximité aident également à la constitution des dossiers numériques pour les demandes et les renouvellements de titres. Depuis le lancement du plan « préfectures nouvelle génération », ces demandes en ligne sont parfois un vrai casse-tête chinois pour les usagers. Là encore, les auto-écoles jouent un rôle capital, et il ne faudrait pas les fragiliser. Nous devons rester très vigilants et préserver le maillage de proximité dont nous avons la chance de disposer.

Les écoles de conduite de proximité sont par ailleurs utiles pour expliquer aux usagers le fonctionnement du permis à points, ce qui leur évite parfois de se retrouver sans permis par négligence. Elles sont également à même de les conseiller en cas de modification des dispositions en vigueur.

Pour que les écoles de conduite de proximité subsistent, il faut, vous le savez comme moi, qu'elles soient réglementées et, par conséquent, contrôlées. Vous avez d'ailleurs souligné l'importance de cet enjeu, madame Dumas. Or les organismes de contrôle – les inspecteurs du permis de conduire, la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi, la DIRECCTE, l'Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales, l'URSSAF, la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF – ne peuvent agir qu'au niveau départemental. Le Premier ministre, dans sa déclaration de politique générale, a souhaité que l'administration soit au plus près des citoyens, et il a raison. En l'espèce, il me semble que c'est bien à l'échelon départemental qu'on pourra contrôler au mieux l'activité des écoles de conduite.

Or la presse a cité de nombreux exemples d'auto-écoles en ligne qui se sont livrés à des arnaques – excusez le terme – ou à de la publicité mensongère. La DGCCRF s'en est fait l'écho. Or il est parfois difficile pour l'administration d'empêcher ces arnaques, tout simplement parce que le contrôle n'est pas à la hauteur des enjeux.

C'est pourquoi j'insiste sur ce point : l'agrément national risque de fragiliser les auto-écoles de proximité et de contrarier, sinon d'empêcher, le travail de régulation et de contrôle des administrations, qui est nécessaire dans ce secteur. Celui-ci n'est pas contradictoire avec la volonté de baisser les coûts du permis de conduire. Encore une fois, depuis plusieurs années, des dispositifs d'aide ont été adoptés. Il faut sans doute faire un effort pour qu'ils soient mieux connus.

Je propose d'ailleurs que l'on valorise et que l'on accompagne les collectivités locales qui proposent aux jeunes ces dispositifs qui vont dans le bon sens. Je vous invite à observer les résultats de leur action. J'ai en tête un exemple très précis, celui d'une commune qui applique le principe donnant-donnant : elle donne la possibilité de passer le permis de conduire contre une aide en faveur de la commune ; voilà qui encourage les jeunes tout en leur permettant de mieux connaître l'activité d'une commune.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Le permis de construire est le sésame... (*Plusieurs députés*: « *Permis de conduire!* ».) Le permis de construire, oui, dans un second temps, car pour avoir le permis de construire, il faut travailler, et pour travailler, il faut avoir un permis de conduire. (*Rires, exclamations et applaudissements.*) N'essayez pas de me troubler, chers collègues!

M. Jacques Marilossian. C'est fait!

M. Jean-Marie Sermier. Le permis de conduire, donc, est le sésame de l'entrée dans la vie pour beaucoup de jeunes Français, en particulier ceux qui habitent dans les zones rurales. Dans les métropoles, compte tenu de la densité des transports urbains, on peut éventuellement se passer de ce fameux sésame.

Constatant la difficulté de passer le permis de conduire, soit qu'ils n'en aient pas les moyens, soit qu'ils soient arrêtés par sa technicité, certains jeunes choisissent une option catastrophique: ils conduisent sans permis. Nous devons donc absolument trouver des solutions pour améliorer la formation, la fluidifier et en réduire le coût.

Christophe Bouillon en a parlé, des collectivités ont déjà pris des initiatives pour réduire le coût du permis de conduire. Dans ma ville de Dole, par exemple, nous le finançons partiellement en échange de l'engagement citoyen du candidat au profit d'associations.

Nous sommes favorables à une réforme et à une révision des prix, mais nous refusons l'ubérisation et la casse d'un réseau d'auto-écoles qui fonctionne bien aujourd'hui. Les responsables de ces établissements et les formateurs ont les compétences nécessaires: ils ont été formés, leur formation a été validée, et ils sont à même de transmettre leur savoir. La sécurité, qui n'a pas de prix – vous l'avez dit lorsque nous avons évoqué la vitesse sur les routes –, commence par une bonne formation. Bien sûr, il faut rénover le système, mais en maintenant la capacité de nos auto-écoles à faire leur travail. Il faut se méfier de l'auto-entrepreneur qui se déclare subitement responsable de la formation des jeunes.

Sur vingt heures de formation à la conduite, cinq heures peuvent déjà être dispensées sur un simulateur. Cela nous semble un bon ratio. En revanche, il nous semble un peu plus compliqué de passer à dix heures sur vingt. Quant à la dématérialisation complète de la formation, elle serait à notre avis catastrophique.

Aussi, je le répète, nous disons « oui » à la réforme, mais « non » à l'ubérisation des auto-écoles.

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

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure pour avis de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Je salue tout d'abord la qualité du travail de notre collègue Françoise Dumas, à laquelle le Gouvernement avait confié une mission afin d'amorcer la réforme que nous examinons. Lorsque les parlementaires font bien leur travail, un travail de terrain, un travail de consultation, il est important de le souligner et de le mettre en valeur. Cette appréciation est d'ailleurs partagée par l'ensemble des groupes politiques, qui ont examiné attentivement les propositions de cette mission parlementaire.

Ces propositions doivent tenir compte à la fois de la soutenabilité des métiers du secteur des auto-écoles et de la nécessité de réformes. Non seulement l'activité actuelle ne doit pas être empêchée, mais il faut lui donner des perspectives pour qu'elle intègre les nouvelles technologies et que nous puissions l'aider à se transformer. Je pense que les choses ont sensiblement évolué: il y a un fossé entre les diapositives que certains ont connues pour étudier le code (*Sourires*) – cela a aussi été mon cas – et les nouveaux outils que les jeunes utilisent sur leur tablette ou leur téléphone, en formation, au lycée ou à l'université. Nous devons mettre ces outils de communication à disposition des auto-écoles.

Nous souhaitons tous inclure, dans le cadre du service national universel, certains aspects de la formation à la conduite. Nous savons à quel point c'est un passage important vers l'âge adulte et l'émancipation. Elle a donc toute sa place au cours de ce moment de rassemblement de toute la nation autour des valeurs universelles, qui permet aussi de transmettre les compétences essentielles nécessaires pour s'émanciper, quel que soit le bagage social et économique de chacun. Madame Dumas, nous soutiendrons les amendements que le Gouvernement ou vous-même présenterez en ce sens. (*MM. Jean-Charles Colas-Roy et Jean-Marc Zulesi applaudissent.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme vous l'avez dit, monsieur Sermier, l'accès au permis de conduire est, pour beaucoup de jeunes, un véritable sésame pour l'entrée dans la vie professionnelle et même la vie d'adulte. Faciliter et fluidifier cette étape constitue donc un enjeu majeur; Mme Françoise Dumas l'a très bien expliqué. Bien évidemment, nous ne transigerons pas sur la qualité de la formation, mais nous veillerons attentivement à ne pas fragiliser les auto-écoles, quel que soit leur modèle. Mme Dumas a évoqué le mécanisme de suramortissement pour faciliter l'achat de simulateurs par les auto-écoles.

Les contrôles de tous les types d'auto-école, y compris les auto-écoles en ligne, seront renforcés. Je rappelle que les qualifications demandées pour l'agrément d'une auto-école en ligne sont les mêmes que pour une auto-école traditionnelle. La mise en place du livret d'apprentissage numérique permettra à l'État de détecter toute anomalie dans les pratiques – ce point me semble important. Les préfets poursuivront les contrôles déjà en place sur le terrain pour traquer les auto-écoles clandestines. L'autorité judiciaire pourra aussi diligenter des contrôles coordonnés renforcés, dans le cadre des comités départementaux de lutte contre la fraude. Enfin, un rapport annuel sera remis sur la mise en œuvre de toutes les mesures du rapport de Mme Dumas, en particulier celles relatives aux nouveaux outils en ligne. Ce bilan sera fait avec les représentants des auto-écoles.

J'espère avoir répondu aux inquiétudes exprimées par M. Sermier et par M. Bouillon. Je répète que le portail national qui permettra de comparer les auto-écoles – les données concerneront aussi les délais pour passer l'épreuve pratique du permis de conduire – recensera également les différentes aides. Cela suppose évidemment que les collectivités alimentent le portail, mais nous disposerons au moins d'un point national qui donnera une vision de l'ensemble des aides.

Mme la présidente. Nous en venons aux amendements à l'article 31.

Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 1500 et 2913.

La parole est à Mme Zivka Park pour soutenir l'amendement n^o 1500.

Mme Zivka Park, rapporteure. Madame la ministre, chers collègues, je suis ravie de commencer avec vous l'examen du titre V du projet de loi. Je pense que nous en aurons terminé ce soir, ou dans la nuit – il va falloir s'accrocher !

L'amendement n^o 1500, dit parfois « amendement Waze », a déjà fait parler de lui. Il permettrait de bloquer, à la demande des forces de l'ordre, pendant une durée limitée et dans un périmètre circonscrit, les signalements, par les automobilistes, de la localisation des contrôles.

L'objectif premier de l'amendement est de retirer de la route les personnes les plus dangereuses afin de la rendre plus sûre. En effet, le dispositif ne s'appliquera que dans des cas très précis : en cas d'alerte-enlèvement, d'évasion de prison ou d'hôpital psychiatrique ; en cas de contrôles de police effectués dans le cadre de la lutte contre l'alcoolémie et les stupéfiants ; en cas de recherches dans le cadre de la lutte contre le terrorisme. Après l'attentat contre *Charlie Hebdo*, le 7 janvier 2015, les frères Kouachi ont réussi à échapper à la police pendant un temps non négligeable grâce aux signalements diffusés sur Waze.

Des débats ayant déjà eu lieu en dehors de l'hémicycle, je précise que cette disposition ne s'appliquera pas aux contrôles de vitesse. En réalité, l'objectif de la signalisation sur Waze, Coyote ou les autres applications de ce type est de faire ralentir les automobilistes. Tant que ce sera l'objectif recherché et que ces outils permettront d'obtenir ce résultat, nous ne les interdrons pas.

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

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, pour soutenir l'amendement n^o 2913.

M. Jean-Marc Zulesi. Mme la rapporteure a été très claire : il s'agit avant d'une mesure de sécurité publique et d'intérêt général qui vise à faciliter l'action des forces de l'ordre.

(Les amendements identiques n^{os} 1500 et 2913, acceptés par le Gouvernement, sont adoptés.)

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 2095 et 2097 de Mme Zivka Park sont rédactionnels.

(Les amendements n^{os} 2095 et 2097, acceptés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 2224 et 2134 de Mme Emmanuelle Ménard sont défendus.

(Les amendements n^{os} 2224 et 2134, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Rappel au règlement

Mme la présidente. La parole est à Mme Emmanuelle Ménard, pour un rappel au règlement.

Mme Emmanuelle Ménard. Je le formule sur le fondement de l'article 58, alinéa 1 du règlement.

Depuis mercredi soir, les députés non inscrits ne disposent plus de temps de parole, dans le cadre de la procédure du temps législatif programmé. Nous n'avons plus le droit de parler, mais nous sommes présents dans l'hémicycle pour que nos amendements soient appelés. Madame la rapporteure, madame la ministre, je comprends que vous souhaitiez avancer rapidement, mais pourriez-vous prendre la peine d'expliquer, en un mot ou deux, pourquoi vous repoussez nos amendements ?

Je pense notamment à celui qui vient d'être rejeté, qui visait à ce que les adolescents puissent, à partir de 14 ans...

Mme la présidente. Madame Ménard, vous ne pouvez pas défendre un amendement dans le cadre d'un rappel au règlement. Je pense que chacun a bien compris ce que vous vouliez dire s'agissant des amendements que vous ne pouvez plus soutenir.

Article 31 (suite)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Gayte, pour soutenir l'amendement n^o 3011.

Mme Laurence Gayte. Mme Anne Brugnera en est la première signataire. La sécurité routière est un enjeu d'éducation. En effet, la prise de conscience des dangers que l'on peut rencontrer lorsque l'on est au volant ainsi que des risques que l'on peut faire courir aux autres par des comportements délictueux – comme la conduite sans permis, sous l'empire de l'alcool ou après consommation de substances illicites – doit se faire dès le plus jeune âge. En conséquence, nous proposons que, dans le cadre de la formation à la sécurité routière, un stage de sensibilisation aux risques de la conduite soit proposé aux élèves de collège et à leurs parents.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. L'article D. 312-43 du code de l'éducation dispose : « Afin de permettre aux élèves, usagers de l'espace routier, d'acquérir des comportements responsables, un enseignement des règles de sécurité routière est assuré par les établissements dispensant un enseignement du premier et du second degré. » L'amendement est donc satisfait. Je vous invite à le retirer.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. L'amendement vise aussi à associer les parents aux stages de sensibilisation. Il ne me semble pas entièrement satisfait par la disposition dont vous venez de rappeler les termes. En l'absence de Mme Brugnera, je le maintiens.

(L'amendement n^o 3011 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Françoise Dumas, pour soutenir l'amendement n^o 3031.

Mme Françoise Dumas. Il vise à créer un livret de formation numérique. Cette proposition, issue de mon rapport, a été reprise par le Premier ministre, le 2 mai dernier, dans le

cadre des annonces relatives à la réforme du permis de conduire. Ce livret d'apprentissage, obligatoire pour tous les candidats aux examens du permis de conduire, comportera des informations relatives au candidat, aux enseignants ou aux accompagnateurs et, le cas échéant, à l'école de conduite ou à l'association agréée. Il mentionnera également le nombre d'heures d'enseignement dispensées et le niveau atteint par l'élève au cours de sa formation.

Ces informations permettront de mieux évaluer le niveau de préparation des candidats et leur capacité à réussir l'examen pratique. Les services publics de l'éducation routière auront accès à ce document et pourront communiquer avec les candidats aux diverses étapes de leurs parcours. Ils pourront également procéder à des contrôles relatifs au respect de la réglementation.

Dans la mesure où l'on procédera au recueil et à la conservation de ces données à caractère personnel, il est nécessaire que ce dispositif figure dans la loi.

(L'amendement n° 3031, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2098 de Mme Zivka Park est un amendement de conséquence.

(L'amendement n° 2098, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2100 de Mme Zivka Park vise à corriger un oubli de référence.

(L'amendement n° 2100, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 2987 et 2988, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Aude Luquet, pour les soutenir.

Mme Aude Luquet. Jean-Noël Barrot est l'auteur de ces amendements qui concernent les nuisances sonores.

L'amendement n° 2987 vise à renforcer la lutte contre les nuisances sonores causées par les véhicules à moteur en instaurant au niveau législatif une obligation de les équiper d'un dispositif d'échappement silencieux.

L'amendement n° 2988 tend à durcir les sanctions prévues contre les conducteurs de deux-roues qui retirent, même temporairement, le dispositif d'échappement silencieux de leur véhicule, sur le modèle des sanctions prévues contre les personnes retirant leur dispositif de lutte contre la pollution atmosphérique. Il s'agit de dissuader de tels comportements, à l'origine de nuisances sonores intolérables pour les riverains des routes concernées.

Nous avons eu des débats à ce sujet en commission, et je me souviens que Mme la ministre a évoqué alors une charte de bonne conduite en cours d'élaboration entre constructeurs, vendeurs et motards; nous aimerions savoir où elle en est.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements?

Mme Zivka Park, rapporteure. Nous avons en effet débattu du sujet en commission, et je n'ai pas changé d'avis depuis lors. La loi doit poser les principes généraux; il n'est pas

nécessaire d'y inscrire la partie réglementaire du code de la route, qui prévoit déjà des sanctions en cas de nuisances sonores. J'émetts un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il ne me paraît pas souhaitable de recopier ainsi dans la loi des dispositions réglementaires. Je vous confirme, madame la députée, qu'une charte est en cours d'élaboration. J'ai cru comprendre que M. Barrot était particulièrement intéressé par la question; nous veillerons à l'associer à la finalisation de ces travaux.

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Au regard de ces explications et de l'engagement de Mme la ministre que le travail sur cette charte sera mené de manière collective, notamment avec Jean-Noël Barrot, je retire les amendements.

(Les amendements n°s 2987 et 2988 sont retirés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2102 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

(L'amendement n° 2102, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2099 de Mme Zivka Park est un amendement de conséquence.

(L'amendement n° 2099, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n°s 3009, 2227, 2916 et 2222, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Laurence Gayte, pour soutenir l'amendement n° 3009.

Mme Laurence Gayte. Il s'agit d'un amendement d'appel de ma collègue Anne Brugnera, qui propose de remplacer, dans le code de la route, la mention d'« homicide involontaire » par celle, plus simple, d'« homicide ».

En effet, la caractérisation d'un accident de la route fait débat selon les circonstances de celui-ci. On comprend aisément qu'une perte de contrôle ou un accident routier « ordinaire » puissent être caractérisés comme involontaires dans la plupart des contextes. Toutefois, dans certains cas, notamment quand le conducteur additionne les infractions et prend délibérément la route, l'homicide peut être caractérisé comme volontaire.

Le caractère intentionnel étant apprécié par le juge, il est proposé, en outre, de porter de dix à quinze ans la peine de prison encourue lorsque plusieurs circonstances mentionnées à l'article L. 232-1 du code de la route sont avérées.

Mme la présidente. L'amendement n° 2227 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2916.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit de modifier la terminologie usitée dans le cas d'un accident routier meurtrier. En effet, chacun peut imaginer ce que ressentent les familles des victimes qui entendent pendant tout le procès: « homicide

involontaire ». C'est, pour ces familles, un vrai supplice. Je vous propose donc, par cet amendement, de remplacer cette formule par celle d'« homicide routier ».

Cela ne changerait en rien les éléments constitutifs de l'infraction ni les peines encourues, mais permettrait d'adresser à ces familles un message d'apaisement en prenant en compte leur douleur, une douleur à vie, ravivée pendant tout le procès du fait que l'accident est qualifié d'« homicide involontaire ».

C'est un amendement de bon sens que les familles de victimes attendent de notre part. Je répète qu'il ne changera en rien la qualification du délit ni les peines encourues, mais permettra de leur envoyer un signal très positif. *(Mme Emmanuelle Ménard applaudit.)*

Mme la présidente. L'amendement n° 2222 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu... d'une certaine manière.

Mme Emmanuelle Ménard. C'est très bien dit, madame la présidente! *(Sourires.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements en discussion commune?

Mme Zivka Park, rapporteure. Madame Lacroute, je comprends votre préoccupation et je la partage sincèrement. Je comprends aussi la volonté des familles des victimes de caractériser ce qu'il leur est arrivé d'une manière un peu plus précise.

Par contre, du point de vue juridique, votre amendement n'aurait malheureusement aucun impact.

Mme Valérie Lacroute. Ce n'est pas le but!

Mme Zivka Park, rapporteure. Néanmoins, il modifierait le code pénal, puisqu'il conduirait à créer une nouvelle catégorie d'homicides, spécifique, désignant ceux qui sont commis avec un véhicule.

Il me semble nécessaire de conserver les notions d'homicide volontaire et d'homicide involontaire, car je crains que les évolutions sémantiques que vous proposez n'introduisent une confusion dans les textes en vigueur. Je ne souhaite pas que des interprétations malheureuses conduisent à qualifier des homicides volontaires d'homicides routiers, et à réduire, de ce fait, les peines applicables.

L'avis est donc défavorable sur l'ensemble de ces amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

Mme Elisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je regrette sincèrement, pour les familles de victimes, cette réponse très juridique qui ne prend pas en compte leur émotion...

M. Jean-Charles Colas-Roy. Si, elle l'a prise en compte! Elle a dit qu'elle la partageait!

Mme Valérie Lacroute. Vous prendrez la parole après si vous le souhaitez, mon cher collègue, mais permettez-moi d'exprimer mon opinion.

Cette réponse juridique ne va pas satisfaire les familles – je pense que vous en êtes consciente, madame la rapporteure. Je dis bien que l'idée n'est pas de modifier la peine encourue, mais de prendre en compte, pendant le procès, la douleur qu'éprouvent les familles à entendre systématiquement, pendant des heures, « homicide involontaire », alors qu'il s'agit d'un homicide routier. Je souligne qu'il n'est pas question de généraliser cette qualification à tous les cas de figure puisqu'elle s'appliquerait uniquement aux accidents routiers mortels.

Mme la présidente. La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Zivka Park, rapporteure. Madame Lacroute, j'ai bien compris que l'on est ici dans le registre de l'émotion. Toutefois, si l'on changeait ces termes, comment qualifieriez-vous les accidents causés par les voitures-béliers? Il y a deux ans, Angela était assise en terrasse avec sa famille, en train de manger tranquillement une pizza, quand une voiture-bélier leur a foncé dessus. Elle est morte. Dirait-on que c'est un homicide routier? Non, c'est un homicide volontaire.

Je pense qu'il est important de conserver une sémantique particulière pour distinguer homicide volontaire et homicide involontaire. Changer la sémantique ne changerait en rien, vous le dites vous-même, la douleur des victimes.

Mme Valérie Lacroute. Mais si!

Mme Zivka Park, rapporteure. Cela ne pourrait qu'apporter de la confusion dans le code pénal. J'ai donné un avis défavorable, non pas sur le principe en lui-même, mais en raison des conséquences qu'emporterait un tel changement de vocabulaire.

(Les amendements n° 3009, 2227, 2916 et 2222, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2917.

Mme Valérie Lacroute. Il s'agit d'ajouter à la liste des circonstances aggravantes, en cas d'homicide routier, l'utilisation du téléphone portable par le conducteur. On a beaucoup débattu, y compris dans cet hémicycle, du passage de la limitation de 90 à 80 kilomètres-heure pour réduire le nombre de victimes sur les routes. En l'espèce, je vous propose d'envoyer un signal à tous les conducteurs qui utilisent leur portable. Bien évidemment, cet amendement ne créerait pas de sanction supplémentaire.

Dans la liste des circonstances aggravantes figurent actuellement la conduite en état d'ivresse, la conduite sous l'emprise de stupéfiants, la conduite sans permis, l'excès de vitesse, le délit de fuite, mais pas l'usage du téléphone portable, qui est pourtant interdit par la réglementation et cause, je vous le rappelle, un accident de la circulation sur dix.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

Mme Zivka Park, rapporteure. Le code de la route interdit le port à l'oreille par le conducteur d'un véhicule en circulation de tout dispositif susceptible d'émettre du son, mais précise que cette interdiction ne s'applique aux appareils électroniques correcteurs de surdité. Même si ce n'est pas son objectif initial, du fait de sa rédaction, votre amendement ferait du port desdits appareils une circonstance aggravante, alors qu'il n'est pas interdit.

En ce qui concerne la question du téléphone portable tenu en main, nous avons déjà voté plusieurs dispositions qui renforcent l'interdiction. Tel qu'il est rédigé, votre amendement pose un problème pratique : il peut être difficile de prouver qu'une personne tenait le téléphone en main au moment de l'accident, l'émission de données liées aux réquisitions téléphoniques n'apportant pas cette preuve à elle seule.

J'émet donc un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme Valérie Lacroute. Je le maintiens !

(L'amendement n° 2917 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 2918 et 1543, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2918.

Mme Valérie Lacroute. Analogue à l'amendement précédent, celui-ci concerne le conducteur qui a pris des médicaments classés comme dangereux pour la conduite. Je fais malheureusement référence à l'accident qui a eu lieu à Millas, dans lequel plusieurs collégiens ont perdu la vie. Il s'avère que la conductrice avait pris des médicaments de niveau 3. Je vous propose d'intégrer l'usage de tels médicaments dans la liste des circonstances aggravantes. Il est bien indiqué sur les boîtes de ces médicaments que la conduite est interdite, mais l'accident survenu à Millas nous rappelle qu'il faut absolument ajouter leur usage à la liste des circonstances aggravantes. Cela permettra aux autorités de police et de justice de procéder aux investigations nécessaires.

Mme la présidente. L'amendement n° 1543 de Mme Emmanuelle Ménard est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure. Je suis désolée, madame Lacroute, mais je vais devoir vous donner encore une réponse plutôt technique.

L'impact d'un médicament sur la capacité à conduire dépend de plusieurs facteurs : la molécule active et les effets indésirables que celle-ci peut provoquer, la dose, la voie d'administration, la durée du traitement, la pathologie visée par ledit traitement et les interactions éventuelles avec d'autres médicaments, l'alcool ou les stupéfiants. Il semble donc difficile de distinguer les médicaments dangereux des autres, même si leurs implications pour la conduite sont bien indiquées sur les boîtes.

De plus, la notion de médicament dangereux est imprécise également du point de vue juridique.

Enfin, il n'existe pas aujourd'hui de dispositif permettant de dépister l'usage d'une molécule plutôt que d'une autre. La mise en place d'un tel dispositif serait extrêmement complexe car il y aurait un grand nombre de molécules à rechercher.

Pour toutes ces raisons, cet amendement ne pourrait pas être mis en pratique. J'émet donc un avis défavorable.

(Les amendements n°s 2918 et 1543, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2919.

Mme Valérie Lacroute. Il tend à classer la conduite après usage de médicaments de niveau 3 dans les délits, ce qui est actuellement le cas de la conduite sous l'empire de stupéfiants. On sait très bien que l'une est aussi dangereuse que l'autre. Je pense qu'il est important de prendre ce sujet très au sérieux si l'on veut limiter le nombre de personnes qui trouvent la mort sur nos routes.

Je souhaite évoquer de nouveau l'accident de Millas, qui a coûté la vie à six collégiens. Malheureusement, la conductrice avait pris de l'Imovane, médicament hypnotique contre l'insomnie, ce qui a fait baisser sa vigilance et l'a amenée à freiner quatre-vingt-dix secondes plus tard qu'elle n'aurait dû le faire.

L'autre jour, nous avons traité le cas des passages à niveau en imposant aux maires de ne pas construire à proximité de ceux-ci. En l'espèce, je vous propose de classer la conduite après usage de médicaments de niveau 3 dans les délits. Il serait regrettable que nous n'envoyions pas ce signal positif. Il ne faudrait pas régler le cas de l'accident de Millas uniquement au travers d'outils d'urbanisme.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Gayte.

Mme Laurence Gayte. Je voudrais revenir sur l'accident de Millas. J'ai lu le rapport du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre. Par ailleurs, le procès n'a pas eu lieu. Je pense qu'il est très délicat d'affirmer ici, dans l'hémicycle, que c'est la prise de médicament qui a causé l'accident ; nous n'en avons absolument pas la preuve. On ne sait pas ce qui s'est passé, et il n'est pas possible de le dire ici, avant même que la justice ne l'ait déterminé. Il faut que le procès ait lieu ; il faut attendre la décision de justice. On ne peut pas affirmer de cette façon, dans cet hémicycle : « À mon avis, voilà ce qui s'est passé ».

Par ailleurs, j'ai effectivement demandé que les collectivités territoriales soient un peu plus responsabilisées afin qu'elles prennent en considération la dangerosité des passages à niveau, et je vais expliquer pourquoi. Il faut savoir que les aménageurs – c'est-à-dire la collectivité territoriale concernée – n'ont pas du tout tenu compte de l'avis de la SNCF lorsque le collège a été construit. Or cet avis était négatif car l'emplacement choisi pour le collège n'était pas pertinent : il imposait aux familles de quatre des cinq communes dans lesquelles l'établissement recrute ses élèves de franchir tous les jours le passage à niveau.

Il est temps que l'on intègre la dangerosité des passages à niveau dans la planification urbaine. Mais oui, chère collègue, je ne suis donc pas d'accord avec vous !

Mme Valérie Lacroute. J'ai le droit de hocher la tête, non ?

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je vous réponds, chère collègue, en prenant un exemple très concret, celui de Nemours – dont j'ai été maire – et Saint-Pierre-lès-Nemours. Ces deux communes sont limitrophes, séparées par un passage à niveau considéré comme l'un des plus dangereux d'Île-de-France et dont la suppression coûterait 35 millions d'euros ; nous attendons d'ailleurs depuis trente ans que les autorités nous accompagnent pour mener à bien cette opération. Or, tous les jours, des dizaines et des dizaines de collégiens

traversent ce passage à niveau, puisqu'il y a d'un côté, à Nemours, deux collèges et un lycée, et de l'autre, à Saint-Pierre-lès-Nemours, deux collèges.

Si je puis me permettre, je trouve un peu fort de café de responsabiliser les collectivités sans responsabiliser les conducteurs. Il est tout de même dommage de ne pas envoyer un signal fort à ceux de nos concitoyens qui, malheureusement, sont obligés de prendre des médicaments de niveau 3 – je ne porte pas de jugement à ce sujet; ces médicaments sont utiles – en leur signifiant que prendre le volant après avoir absorbé ces médicaments constitue un délit.

Je me suis peut-être un peu agacée, car on met en cause les collectivités. J'ai donné un exemple très précis. Je vous invite à venir dans ma circonscription, chère collègue: vous verrez ce qu'il s'y passe au quotidien.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

Mme Zivka Park, rapporteure. Pour toutes les raisons énoncées précédemment, il est défavorable.

(L'amendement n° 2919, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 428 de M. Fabrice Brun est défendu.

(L'amendement n° 428, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 2103 de Mme Zivka Park est rédactionnel.

(L'amendement n° 2103, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Un mot: je trouve regrettable que nous ayons parlé pendant plusieurs heures du passage de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 kilomètres-heure – j'aperçois d'ailleurs M. Barbe, avec lequel nous avons beaucoup échangé à ce sujet – et qu'aucun signe d'ouverture n'ait été adressé sur les différents amendements que j'ai défendus ce matin. Je pense que les familles de victimes seront attentives aux réponses qui ont été apportées sur ces

mêmes amendements. J'espère en tout cas qu'ils seront considérés comme des amendements d'appel, qu'ils seront portés à la connaissance du Conseil national de la sécurité routière – dont je suis membre et qui n'a pas été réuni depuis des mois! – et qu'ils trouveront, à un moment ou un autre, un certain écho.

Je pense sincèrement qu'il faut envoyer un signal fort sur ces sujets – nous sommes parfois les premiers à faire usage de notre téléphone portable au volant – et qu'il faut s'ajuster à l'évolution des comportements des automobilistes. Je trouve regrettable, pour les familles de victimes, qu'aucun de ces amendements n'ait été retenu. *(Mme Émilie Bonnard applaudit.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous précise, madame Lacroute, que le Conseil national de la sécurité routière se réunira en juillet. Les débats pourront donc se poursuivre dans ce cadre.

Mme Valérie Lacroute. Merci, madame la ministre.

(L'article 31, amendé, est adopté.)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures:

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

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures dix.)

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

SERGE EZDRA