

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XVI^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

Séances du vendredi 16 juin 2023

Compte rendu intégral



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	6063
2 ^e séance	6099

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

274^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du vendredi 16 juin 2023

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

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME CAROLINE FIAT

1. Services express régionaux métropolitains (p. 6065)

PRÉSENTATION (p. 6065)

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

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 6067)

M. Guy Bricout

M. David Valence

M. Pierre Meurin

M. Sébastien Rome

M. Pierre Vatin

Mme Maud Gatel

M. Gérard Leseul

M. Vincent Thiébaud

M. Sébastien Peytavie

M. Hubert Wulfranc

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur

M. Clément Beaune, ministre délégué

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 6075)

Article 1^{er} (p. 6075)

Mme Mathilde Paris

Amendements n^{os} 218, 32

Sous-amendement n^o 407

Amendements n^{os} 223, 191

Sous-amendement n^o 339

Amendements n^{os} 33, 25, 81, 220, 219, 82, 221, 172, 222, 167

Suspension et reprise de la séance (p. 6081)

Article 1^{er} (suite) (p. 6081)

Amendement n^o 1

Sous-amendement n^o 367

Amendements n^{os} 34, 31, 106, 229, 169, 186, 87, 228, 225, 83, 226, 26, 30, 98, 122, 224

Sous-amendement n^o 371

Amendements n^{os} 164, 147, 124, 170, 187, 86, 190, 196, 227, 231, 230, 192, 163, 127, 119, 232, 84, 102, 234, 38

Sous-amendement n^o 334

Amendements n^{os} 107, 123, 197, 235, 4, 237, 128, 36, 112, 108, 94, 238, 39, 95, 129, 110, 205, 236, 157, 85, 148, 103

Sous-amendements n^{os} 271, 272

Amendements n^{os} 171, 241, 239, 113, 243, 242, 114, 135

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 6097)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME CAROLINE FIAT

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures.)

1

SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS

Discussion, après engagement de la procédure accélérée, d'une proposition de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de M. Jean-Marc Zulesi et plusieurs de ses collègues relative aux services express régionaux métropolitains (n^{os} 1166, 1290).

PRÉSENTATION

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, président et rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. La vie de député offre des moments exceptionnels. J'en fais à l'instant l'expérience, en présentant depuis la tribune ma proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains (Serm). Les députés connaissent aussi des moments plus difficiles ; ce fut mon cas, et celui de mon équipe, hier, en découvrant les insultes venues salir, avec une rare violence, la devanture de ma permanence à Salon-de-Provence.

À de telles méthodes, aux insultes que provoquerait mon engagement dans le domaine des transports, je répons aujourd'hui par l'action, en vous présentant ce texte. Pour qu'il prenne corps, pour que l'idée directrice acquière de la crédibilité, il aura fallu quatre ans, depuis les tentatives effectuées au cours de l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, suivies de l'excellent rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), présidé par M. David Valence. L'idée est claire et ambitieuse : il s'agit d'accélérer le développement des mobilités du quotidien, afin de désenclaver les territoires et d'offrir à nos concitoyens de nouvelles offres de mobilité, adaptées et décarbonées.

Pour aboutir au texte, j'ai placé au cœur de mon action la concertation, menée à une large échelle – auprès de vous, de nombreux élus, de membres d'associations, de syndicats – et

sur le terrain, aux six coins de notre belle France. Je pense à Velaux, chère commune de ma circonscription des Bouches-du-Rhône, située sur la ligne oubliée reliant Aix-en-Provence à Rognac, sur les bords de l'étang de Berre, à laquelle je souhaite redonner vie.

Fruit du travail accompli ensemble, la proposition de loi prévoit une définition aussi complète que possible des services express régionaux métropolitains, ainsi qu'une labellisation susceptible d'apporter une reconnaissance nationale.

L'ossature ferroviaire restera la clé de voûte du dispositif ; une approche ambitieuse visera à la compléter en associant le report modal et le désenclavement des territoires. La Société des grands projets pourra intervenir dans la maîtrise d'ouvrage de nouvelles infrastructures. En aucun cas nous ne remettons en cause l'expertise de SNCF Réseau ou de SNCF Gares et connexions. Bien au contraire, je saisis cette occasion pour rendre hommage à l'engagement des femmes et des hommes qui œuvrent dans ces sociétés, motifs de fierté nationale.

Lors de l'examen en commission, mes chers collègues, nous avons accompli un travail de grande qualité. Nous avons ajouté à la liste des objectifs la réduction de la pollution de l'air et la lutte contre l'autosolisme. S'agissant du choix de confier la maîtrise d'ouvrage à la Société des grands projets, nous avons renforcé le rôle des collectivités territoriales. Nous avons autorisé la densification urbaine des quartiers des gares, afin de lutter contre l'artificialisation des sols.

Je m'y étais engagé, nous avons travaillé sur certains des amendements déposés en vue de l'examen en séance. Ils concernent des enjeux majeurs : le billet unique, avec lequel nous pourrions demain passer d'un bus à un train ; le plan de financement qui devra accompagner les demandes de labellisation ; l'ajout d'un objectif de désenclavement des territoires périurbains et ruraux, afin de mieux prendre en considération l'aspect territorial.

Vous l'avez compris, l'enjeu de ce texte excède celui, passionnant, de la mobilité : il s'agit de construire ensemble l'aménagement durable des territoires.

Pour conclure, je salue le travail que vous avez accompli avec moi pour élaborer ce texte, ainsi que le ministre délégué et ses services, avec qui nous avons travaillé main dans la main ; j'adresse un clin d'œil aux administratrices qui m'ont accompagné et à mon équipe. Nous avons construit un texte ambitieux, capable de satisfaire les attentes de nos concitoyens. *(Applaudissements sur les bancs des groupes RE et Dem.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports. Je suis très heureux de représenter le Gouvernement pour l'examen de cette proposition de loi. Elle vous doit beaucoup, monsieur le rapporteur, comme à nombre d'entre vous. Je salue le travail accompli ces derniers mois,

aboutissement de réflexions et de concertations menées pendant plusieurs années, dans de nombreux territoires de l'Hexagone et bien au-delà.

Je salue également M. David Valence, président du Conseil d'orientation des infrastructures, lequel réunit toutes les sensibilités politiques de l'Assemblée nationale et du Sénat. Dès la fin de l'année dernière, et surtout depuis février et la remise à la Première ministre de son rapport « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions », le COI a permis d'engager le projet, souhaité par le Président de la République, de RER métropolitain, que le texte prévoit de renommer plus justement « services express régionaux métropolitains ».

Je rends hommage à votre action, monsieur Zulesi, car avec plusieurs de vos collègues, vous vous êtes emparé de cette grande ambition pour la faire aboutir. S'agissant d'un projet aussi capital, qui prévoit des transformations si importantes, il est remarquable de parvenir à proposer des outils budgétaires et juridiques quelques semaines seulement après la publication du rapport du COI et les annonces de la Première ministre.

J'espère que vous voterez ce texte essentiel, qui concrétise une grande ambition nationale, vieille de dix ans : la transformation des transports publics, notamment du quotidien. Ils apparaîtront désormais derrière l'acronyme Serm, et la transition écologique sera non plus une contrainte pour les mobilités, mais une chance.

Les travaux en commission ont permis d'apporter encore précision et clarté ; le texte qui en est issu explicite les grands principes du projet. D'abord, il renouvelle profondément notre culture des transports. Comme l'appellation « services express régionaux métropolitains » le souligne, la notion de service est au premier plan. Il s'agit d'améliorer les dessertes et les cadences – la qualité des transports publics. Cela nécessite évidemment des réseaux, des infrastructures, donc des investissements, mais l'objectif est bien d'offrir des services supplémentaires. L'exemple de Strasbourg révèle la hauteur de l'ambition et la difficulté opérationnelle de sa réalisation ; le déploiement du Serm exigera de vraies transformations, en particulier de l'organisation du transport public ferroviaire.

Ensuite, nous passons d'une culture d'opposition à une culture de coopération. Vous l'avez dit, monsieur le rapporteur, il ne s'agit pas de mettre les acteurs en concurrence ou d'en stigmatiser certains. Nous aurons évidemment besoin du groupe SNCF, au premier chef de SNCF Réseau, mais cet acteur historique devra coopérer avec d'autres plus récents, en particulier avec la Société du Grand Paris (SGP), que le texte prévoit de renommer « Société des grands projets », avec un principe de spécialité élargi.

Il s'agit là d'une autre innovation : nous n'avons pas l'habitude de capitaliser l'expérience acquise en matière de projets ; nous avons tendance à abandonner les structures précédentes. Or l'idée de votre proposition de loi, que je crois largement partagée – nous en débattons lors de l'examen des amendements –, consiste à élargir et à renommer la Société du Grand Paris pour que son expertise acquise en Île-de-France serve l'ensemble du territoire. S'en priver aurait été un immense gâchis d'expérience, d'intelligence et de deniers publics.

Votre proposition de loi s'inscrit dans le cadre plus global de la grande ambition nationale qu'est le plan d'avenir pour les transports, que la Première ministre a présenté en février et que nous commençons à décliner. Il prend forme, notamment sonnante et rébuchante, puisque 100 milliards d'euros

seront consacrés au domaine ferroviaire d'ici à 2040, notamment aux Serm. Nous engageons la négociation des contrats de plan État-région (CPER) ; les préfets de région ont reçu mandat du Gouvernement il y a quelques jours. Dans la plupart des régions, les négociations commencent bien ; je suis optimiste sur notre capacité à signer ces contrats avec toutes les régions d'ici l'automne, ce qui enverrait un signal très favorable.

Pour la première fois, 70 % des enveloppes que l'État investit dans les transports publics et le secteur ferroviaire seront destinés à la réalisation des CPER, ce qui représente un effort inédit, de même que le doublement des crédits consacrés à ces domaines. Très concrètement, 10 % de ce budget seront consacrés à la première phase des services express régionaux métropolitains. Nous ne perdons pas de temps pour donner à cette ambition une traduction visible dans chaque région, dès la fin de l'année. Votre proposition de loi fournit les outils budgétaires et juridiques nécessaires pour y parvenir, notamment en donnant aux collectivités concernées, en particulier la région et la métropole, la possibilité de créer les structures adéquates, afin qu'elles soient opérationnelles le plus vite possible.

Nous aurons besoin d'un soutien technique et il faudra que l'État valide chacun des projets que les collectivités proposeront. D'ici la rentrée, je créerai donc au ministère des transports une petite équipe de projet dédiée aux Serm, afin que nous disposions de tous les éléments d'organisation nécessaires.

Autre apport innovant du texte, la dimension multimodale est mise en avant dès l'article 1^{er}. Aucune politique des mobilités, aucune politique de décarbonation n'est possible sans combiner les modes de transport, au lieu de les opposer entre eux. Lorsqu'on passe d'un trajet entièrement effectué en voiture individuelle à un trajet effectué en transport collectif à 80 %, et à 20 % en voiture individuelle parce que c'est nécessaire pour aller jusque chez soi, j'assume de dire qu'il s'agit d'un véritable progrès.

Votre texte ouvre d'ailleurs la voie pour adapter les Serm aux besoins de chaque territoire. Le ferroviaire occupe une place centrale, mais il existe différents modes de transport collectif, comme le car express : une offre de services améliorée les combinera.

La différenciation est aussi un principe clé. Cette proposition de loi ne crée pas de contraintes, elle ouvre des facultés. C'est un texte de liberté, qui prévoit que les collectivités locales élaborent leur propre projet, qui sera validé et soutenu financièrement par l'État, et adaptent l'offre de services, les projets d'investissement et même les modalités de financement, à la réalité de chaque métropole ou de chaque région. À l'inverse d'une cote mal taillée qui s'appliquerait depuis Paris à chaque territoire, c'est un projet de liberté, de différenciation et de flexibilité.

Le développement des Serm est un projet politique au sens le plus large et le plus noble du terme, parce qu'il défend notre ambition de décarbonation tout en permettant plus de mobilité au quotidien, sans opposer l'une à l'autre.

Contrairement à ce qui a pu être dit, ce projet ne concerne pas Paris ; l'appellation « Réseau Express régional (RER) métropolitain » nous a sans doute collectivement induits en erreur. Au contraire, l'idée consiste à exporter certains des enseignements de l'action de la SGP vers l'ensemble du territoire, à la demande des collectivités et selon leurs compétences strictes. Il ne s'agit pas non plus d'un projet pour les

centres-villes : « métropolitain » ne signifie pas que ces transports publics supplémentaires concerneront uniquement les cœurs de ville – même s'ils en ont aussi besoin.

En France, près de 90 % des déplacements entre 10 et 80 kilomètres se font en voiture. C'est à ces déplacements qu'il faut proposer des offres alternatives ou combinées avec des transports collectifs : des transports ferroviaires, des cars express ou des transports propres. Ce sont précisément ces transports de la périphérie, un peu éloignés du centre-ville, qui sont visés par la création des Serm. Il ne s'agit donc pas de proposer des modes de transport supplémentaires là où il y en a déjà beaucoup, mais d'aller plus loin en créant des transports alternatifs à la voiture pour ceux qui en sont les plus dépendants. Réussir la transition écologique en offrant plus de mobilité plutôt qu'en imposant davantage de contraintes : cette exigence politique est largement partagée sur ces bancs.

Pour toutes ces raisons, ce texte traduit une véritable ambition nationale en matière de transformation de la politique des transports. Il ouvre la voie à une décennie de travaux, d'engagements, de transformations et de combinaisons des modes de transport entre eux. Je tiens à nouveau à remercier celles et ceux qui ont travaillé d'arrache-pied depuis plusieurs semaines pour que ce texte soit examiné dès ce mois de juin. Je remercie d'autant plus les députés présents ce matin que l'horaire et la date de cet examen sont inhabituels. *(Applaudissements sur les bancs des groupes RE, Dem et HOR, ainsi que sur les bancs des commissions.)*

DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme la présidente. Dans la discussion générale, la parole est à M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Monsieur le rapporteur, je déplore et condamne les agressions inqualifiables dont vous faites l'objet. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

Les députés du groupe LIOT ne peuvent que partager l'objectif de cette proposition de loi : fluidifier les transports autour des grandes métropoles et désenclaver les territoires les plus retirés. Les enjeux, à la fois économiques et environnementaux, sont de taille. Les habitants des grandes métropoles ont besoin de mieux circuler au quotidien dans une atmosphère plus respirable ; ceux des campagnes ont besoin de se rendre plus facilement dans les grandes villes.

Il y va de la vie de nos territoires – les grands comme les plus petits –, de leur capacité à rester attractifs, à conserver leurs habitants par un accès facilité à l'emploi, aux services publics, aux services de soins ou aux loisirs. Il n'y a aucune raison qu'on n'y fasse pas ce que l'on fait à Paris et dans sa banlieue ! Plusieurs expériences ont d'ailleurs vu le jour sans attendre les annonces du Président de la République : le Réseau express métropolitain européen (Reme) de Strasbourg, les projets émergents à Bordeaux, à Marseille ou à Grenoble – pour ne citer qu'eux.

Globalement, les élus locaux accueillent favorablement cette proposition de loi, au vu des nouvelles possibilités de financement qu'elle permettrait de dégager. Néanmoins, partager les objectifs est une chose, être convaincu des modalités prévues pour les atteindre en est une autre.

Permettez-moi de revenir sur les réserves des députés du groupe LIOT, par essence très attachés à l'équité entre les territoires et à une décentralisation plus poussée. Il nous semble que cette proposition de loi recèle encore plusieurs zones de flou qui pourraient, si on ne les éclaircit pas dès aujourd'hui, se révéler préjudiciables.

J'aimerais aborder une question cruciale : celle du périmètre qu'il conviendra de définir autour des métropoles concernées. Il est en effet indispensable que ce texte serve, au-delà des métropoles, un maximum de territoires, notamment les plus petits d'entre eux. Le PDG de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, auditionné il y a quelques semaines en commission des finances, résumait parfaitement cette priorité : « Les réseaux express métropolitains n'ont de sens que si l'on se donne l'objectif d'aller chercher les gens qui habitent dans les villages ». C'est pourquoi j'ai déposé un amendement visant à s'assurer que les territoires ruraux seront bien inclus dans le périmètre géographique des futurs Serm.

Lors de l'examen du texte en commission, un autre sujet de préoccupation a émergé : le risque de recentralisation de projets, qui exigent pourtant d'être pensés et conçus par les acteurs des territoires. Pour y remédier, j'ai déposé en commission plusieurs amendements ; je me réjouis que celui qui prévoyait de limiter aux seules collectivités territoriales et à leurs groupements la possibilité de désigner la SGP ou ses filiales en tant que maîtres d'ouvrage ait été adopté.

Nous serons également très vigilants, durant tout l'examen du texte, à ce que rien ne vienne remettre en cause, à quelque moment que ce soit, l'unicité du réseau ; en un mot, nous veillerons à ce que rien ne permette à la SGP d'empiéter sur les prérogatives de SNCF Réseau.

Par ailleurs, nous aimerions dès à présent avoir plus de précisions sur le financement de ces projets, bien que vous en ayez parlé, monsieur le ministre délégué. Si cette proposition de loi apporte des solutions, en ouvrant la possibilité de s'endetter sur les marchés financiers par le biais de la SGP et de bénéficier d'une fiscalité affectée au développement des infrastructures de transport, cela sera certainement insuffisant. Il serait bienvenu que le Gouvernement précise, dès aujourd'hui, les financements publics qui seront apportés.

Nous souhaitons avoir la garantie que nous serons informés, suffisamment en amont, de la teneur des différents décrets sur lesquels reposera ce texte. Ce serait le gage d'une vision partagée et, par conséquent, de dispositifs pérennes. Vous l'aurez compris, le groupe LIOT espère de cet examen en séance des précisions et des ajustements, primordiaux pour assurer, sur le long terme, la viabilité et l'utilité de ces projets de Serm, que nous attendons fermement. *(Applaudissements sur les bancs des groupes RE, LR et Dem, ainsi que sur les bancs des commissions.)*

Mme la présidente. La parole est à M. David Valence.

M. David Valence. Au moment de commencer une discussion sur les services express régionaux métropolitains, il est naturel d'avoir en tête, outre les noms du ministre délégué et du rapporteur, qui ont accompli sur ce texte un travail remarquable et remarqué, deux autres noms : ceux d'Alexis Legrand et de Jean-François Gravier.

Alexis Legrand était un ingénieur des Ponts et Chaussées, député de la Manche, qui fut à l'origine de la conception d'un réseau ferré en étoile autour de Paris, consacrant la primauté de la capitale dans l'organisation du territoire. Jean-François Gravier était un géographe, auteur en 1947 de l'ouvrage *Paris et le désert français*, dans lequel il soulignait la faiblesse des métropoles régionales. Ce constat a initié, au début de la V^e République, une politique de développement de ces dernières.

Nous sommes rassemblés ce matin non pour transformer du jour au lendemain le réseau mais pour achever sa réorganisation en matière d'intensité – il s'agit de déterminer le nombre de trains ou de cars qui pourront y circuler. Cette

réorganisation doit tenir compte d'un fait majeur de l'histoire contemporaine : l'émergence de métropoles régionales puissantes – comme en Italie, en Allemagne ou en Espagne – quand l'espace était auparavant marqué par l'opposition entre Paris et le désert français.

Cette proposition de loi n'est pas un texte de programmation financière des investissements ; elle est avant tout un texte du faire. Que comporte-t-elle ? Tout d'abord, la définition d'une méthode pour le développement des Serm. Cette idée est apparue en 2018, dans le premier rapport du COI, présidé à l'époque par Philippe Duron. Elle a ensuite été évoquée lors du débat sur la LOM en 2019 et dans le dernier rapport du COI, en février 2023. Elle consiste tout simplement à faire circuler plus de transports collectifs entre les villes moyennes, les métropoles régionales et les petites villes situées à une heure de distance – au plus – de ces dernières.

Cela correspond très exactement aux demandes de transport collectif exprimées sur le terrain : « nous voulons plus de trains pour aller à Nantes, à Strasbourg, à Marseille, à Toulouse » (*Mme Anne Le Hénauff acquiesce*), alors qu'il y a encore quelques années, nous entendions plutôt « nous voulons plus de trains pour aller à Paris ». Ce texte vient donc consacrer la mise à l'agenda du projet de renforcement des liens entre les villes moyennes et les petites villes, d'une part, et les métropoles, d'autre part. C'est un texte de solidarité territoriale et d'aménagement du territoire.

Il présente une autre dimension – je parlais d'une capacité à faire. Le point de départ sera toujours le projet des territoires et non la volonté de l'État, qui l'accompagnera cependant. Dans ce cadre, les métropoles et les régions qui le souhaiteraient pourront solliciter un acteur auxquelles elles ne pouvaient avoir recours jusqu'à présent, afin de réaliser les investissements nécessaires pour faire rouler plus de trains et de cars, mais aussi d'autres moyens de transport plus intenses. À cet égard, nous aurions souhaité que les amendements visant à mentionner le vélo ou le covoiturage dans la définition des Serm soient retenus, en dépit de leur irrecevabilité au titre de l'article 40 de la Constitution.

Ces nouvelles possibilités offertes aux collectivités territoriales se concrétisent déjà dans les CPER avec des engagements significatifs – 10 % des enveloppes sont destinés aux Serm.

Cette grande aventure ne fait que commencer. Les Serm n'émergeront pas tout de suite, nous travaillons pour les dix ou quinze prochaines années, avec des projets de renforcement de la solidarité entre les territoires. Après le travail remarquable du rapporteur, en lien avec le ministère, et celui, très consensuel, que nous avons mené en commission, le groupe Renaissance souhaite que ce texte fasse l'objet d'un très large accord. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RE, Dem et HOR, ainsi que sur les bancs des commissions.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin.

M. Pierre Meurin. J'aimerais tout d'abord apporter mon soutien républicain au président Zulesi, dont la permanence a été dégradée ces dernières heures. Une permanence vandalisée, c'est la maison commune des citoyens qui est attaquée. Le groupe Rassemblement national vous assure de toute sa sympathie et de sa détermination à lutter contre l'intimidation des élus, qui représentent le peuple.

Votre proposition de loi appelle de notre part des remarques sur la forme et sur le fond. Sur la forme tout d'abord : en novembre, Emmanuel Macron a annoncé à l'improviste, dans une vidéo, sa volonté de développer des RER dans dix

métropoles françaises ; en avril, la Première ministre a annoncé un plan de développement du secteur ferroviaire d'un montant de 100 milliards ; le ministre délégué chargé des transports s'est exprimé ensuite dans différents médias, évoquant des pistes de financement comme la taxation des sociétés d'autoroute ou du secteur aérien. En réalité, nous ignorons ce que recouvre ce plan à 100 milliards, qui le financera et quand les Serm seront opérationnels.

Mais nous ne vous connaissons que trop bien : le risque, c'est que ce soient les plus modestes qui paient, que les projets ne désenclavent aucune zone rurale et que les objectifs de mise en service ne soient pas tenus.

Votre proposition de loi est un entonnoir inversé, qui place le ferroviaire pour les métropoles avant une vision des mobilités à long terme pour tous les Français. Votre proposition de loi, c'est le saupoudrage de milliards d'euros dans les zones urbaines et périurbaines, sans le moindre bénéfice pour les Français des zones rurales, de ce que j'aime appeler « la France des clochers ».

Monsieur le rapporteur, chers collègues, vous vous ingéniez à créer des digues géographiques et sociales infranchissables entre les Français. Relisez l'article 1^{er} dans la rédaction issue des travaux de la commission ! Vous avez adopté des amendements identiques gravissimes, qui tendent à réserver le stationnement dans les gares et pôles d'échanges aux vélos, véhicules de covoiturage et « autres moyens de mobilité partagée », pour reprendre votre jargon techno. Cela signifie qu'un travailleur seul dans sa voiture, pourtant disposé à faire l'effort de l'intermodalité et donc à laisser sa voiture pour se rendre en ville en train, est exclu des gares et pôles d'échanges.

Pire, il ne pourra pas non plus se rendre en ville avec sa voiture, puisque vous refusez de suspendre les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). S'agissant de ces zones, vous êtes désormais seuls contre tous, car tout le monde – y compris M. Millienne –...

M. Bruno Millienne. Eh !

M. Pierre Meurin. ...a compris que de très nombreux véhicules disposant d'une vignette Crit'Air 1 polluent bien davantage qu'un véhicule léger bien entretenu n'ayant qu'une vignette Crit'Air 4. Pas moins de 86 % des Français sont opposés aux ZFE, et de nombreux maires, à l'instar du Sénat, vous somment de supprimer ce dispositif qui aggrave la fracturation sociale. Vous n'avez pas le droit d'interdire aux Français de se déplacer tant que d'autres possibilités n'existent pas ! Je proposerai bien sûr un amendement de suspension des ZFE lors de nos débats, et le groupe Rassemblement national votera en faveur de celui déposé par M. Leseul.

Monsieur le rapporteur, en commission, vous avez rejeté tous nos amendements, pourtant constructifs puisqu'ils visaient à élargir aux zones rurales votre grande idée de désenclavement de nos territoires grâce à l'intermodalité et la multimodalité. Vous avez refusé de répondre aux besoins de la France rurale, pour laquelle nous demandons un grand plan de rénovation des routes secondaires. En effet, alors que les routes françaises étaient les meilleures au monde, le réseau routier n'est désormais plus qu'au dix-huitième rang mondial en matière de qualité. Vous avez également refusé d'intégrer aux gares et pôles d'échanges des parkings relais qui seraient gratuits pour ceux qui font l'effort du report modal vers le ferroviaire. Mais au fond, la vérité, c'est peut-être simplement que la Macronie ne sert qu'elle et ses électeurs, qui se trouvent essentiellement dans les grandes villes et à proximité – peut-être voulez-vous, d'une certaine façon, punir ceux qui votent mal ?

Concrètement, votre texte transforme la Société du Grand Paris en Société des grands projets, afin de lui permettre d'intervenir sur l'ensemble des services express régionaux métropolitains. Si nous reconnaissons l'ingénierie et les compétences de la SGP, nous sommes inquiets des dérives financières potentielles de votre décision : en effet, le projet de Grand Paris Express (GPE), qui devait coûter 22,6 milliards d'euros, était finalement estimé en 2020 à 35,6 milliards. Dans votre proposition de loi, monsieur le rapporteur, vous autorisez la SGP à s'endetter sur les marchés financiers, à des taux d'intérêt très élevés – une dette qui sera financée par le contribuable à travers une fiscalité dédiée. Demeure une question : qui paiera pour les projets ? Nous serons très attentifs à vos réponses, car nous refusons que les plus modestes et nos concitoyens des zones rurales financent des projets métropolitains.

Enfin, nous sommes aussi inquiets d'une trop grande délégation au pouvoir réglementaire. En résumé, nous aurions souhaité que les mobilités fassent l'objet d'une véritable loi de programmation des transports plutôt que de textes saucissonnés : peut-être cette idée que je vous soumets fera-t-elle consensus ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Rome.

M. Sébastien Rome. Tout miser sur la route, c'est sacrifier les petites lignes ; tout miser sur les métropoles, c'est sacrifier les territoires. Le coût annuel de l'individualisation de la mobilité par la voiture est d'environ 230 milliards d'euros par an. Depuis 1950, ce sont donc des milliers de milliards d'euros que nous aurions pu affecter aux déplacements collectifs, plus vertueux à la fois écologiquement et économiquement.

Lorsque l'on regarde les cartes scolaires Vidal-Lablache des chemins de fer, les voies ferrées apparaissent comme les artères, veines, veinules et capillaires qui irriguaient le corps du pays. Mais il n'y a pas d'horizon inatteignable : nous pouvons redéployer un vaste réseau ferré sur l'ensemble du territoire, comme nous l'avons déjà fait par le passé avec des moyens techniques et financiers pourtant bien moindres qu'aujourd'hui.

Entre 1950 et 2020, la richesse de la France a été multipliée par 6, la population par 1,6, le nombre de voitures par 19, tandis que le nombre de kilomètres de lignes ferroviaires a été divisé par 2 : nous avons déraillé ! Or nous le savons, les transports représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serre. C'est donc un levier d'action majeur pour remplir nos obligations écologiques. Il n'est plus temps d'attendre : le redéploiement de réseaux ferrés autour des villes est une nécessité d'autant plus absolue que certaines villes, comme Montpellier, déploient des stratégies urbanistiques de fermeture de la ville – instauration de ZFE dans des délais très courts, réduction des artères entrantes, ralentissement de la cadence pour financer la gratuité – dans une logique de métropolisation de l'économie et des services publics. Ces mesures excluent donc les habitants du monde rural – un « apartheid socioterritorial », selon Gilles Savary.

Or les grands enjeux à venir pour notre souveraineté sont dans la ruralité : ni l'eau, ni l'énergie, ni l'alimentation ne seront produits dans les métropoles, qui n'accueilleront même plus le logement de nombreux travailleurs. Les services rendus par la ruralité aux métropoles appellent un juste retour ; le premier sera un égal accès aux territoires de la République et aux services publics. Aujourd'hui, le Gouver-

nement favorise une écologie des villes, une politique élitiste dont il fait payer la note à celles et ceux dont les revenus sont les plus bas, et qui n'ont que leur voiture pour se déplacer.

Même au XXI^e siècle, redéployer le train est aussi une question d'aménagement du territoire : là où il y a des gares, les activités économiques s'implantent, la population se regroupe. La fermeture aux voyageurs et au fret de la partie nord de la ligne Béziers-Clermont-Ferrand est une catastrophe écologique et économique. En effet, il faudra par exemple près de 100 camions par jour pour transporter les bobines fabriquées à Saint-Chély d'Apcher par Arcelor-Mittal. Bientôt, c'est donc l'usine qui devra fermer. Or on ne réindustrialise pas la France en fermant les usines.

Si nous pouvons être favorables à l'article 1^{er}, quelle stratégie absurde et incohérente de défaire ce que nous aurons à refaire plus tard ! Et votre texte ne dit rien des investissements que nous aurons à mener, au moment même où nous baissons pavillon face aux injonctions européennes conduisant à liquider le fret en France.

Si nous sommes favorables au déploiement d'étoiles ferroviaires – dix sera-t-il d'ailleurs suffisant ? –, nous ne pouvons pas valider la méthode, qui consiste à faire de la Société des grands projets une entité publique concurrente de SNCF Réseau en matière de maîtrise d'ouvrage : quelle étrange idée d'organiser une concurrence que l'on sait pourtant néfaste pour le secteur ferroviaire ! D'un côté, vous imposez un contrat de performance financière à SNCF Réseau, ce qui l'empêche d'engager la régénération de nombreuses voies, de l'autre, vous libérez la dette de la SGP pour nous faire croire que le service public est dépassé. Nous aurions préféré l'unification de l'expertise de la SGP et de SNCF Réseau, qui aurait permis de reconstruire un service public du ferroviaire ambitieux et unifié au sein d'un pôle entièrement intégré.

Le texte part d'une bonne intention, mais cela ne fait pas une bonne politique : nous attendons toujours une vraie loi de relance du ferroviaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES et Écolo-NUPES.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin.

M. Pierre Vatin. Avant toute chose, je tiens à dire qu'à l'instar de tous nos collègues, je déplore les intimidations dont tous les élus font l'objet...

M. Bruno Millienne. Pas tous !

M. Pierre Vatin. ...notamment à travers des dégradations comme celles subies à votre permanence hier, monsieur le rapporteur.

Comme beaucoup de Français, au groupe Les Républicains, on aime le train – et moi tout particulièrement. C'est pourquoi nous nous réjouissons de cette proposition de loi, qui a pour ambition de développer massivement de nouveaux services express régionaux, dans au moins une dizaine de métropoles françaises d'ici une dizaine d'années.

À l'heure où la crise du logement éloigne toujours plus de Français des centres-villes et des lieux où se crée la richesse, et où le législateur a tendance à multiplier les contraintes et les interdictions, comme l'instauration de zones à faibles émissions ou la disparition des véhicules à moteur thermique, voilà enfin un texte qui se propose d'accélérer le déploiement de solutions de transport à la hauteur en faveur, pour une fois, des zones rurales et périurbaines.

Monsieur le ministre délégué, vous nous faites-là une promesse importante : ne décevez pas les Français, qui attendent une véritable amélioration du service, pas un « sous-RER » ou un TER – transport express régional – amélioré.

La définition des services express régionaux métropolitains à laquelle nous avons travaillé autour de Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire – que je remercie pour son écoute et son souci d'associer notre groupe à l'écriture de ce texte –, vise donc à apporter une amélioration réelle de l'offre de transport aux abords des métropoles. En prévoyant une large offre multimodale reposant sur le train, mais aussi sur des services de cars express ou de covoiturage, elle doit permettre d'augmenter fortement la desserte aux abords des villes, et donc de favoriser le report de la route vers le rail.

Le groupe Les Républicains a veillé avec une grande attention à ce que l'amélioration de la qualité de service concerne aussi les communes rurales, qui sont souvent les grandes oubliées des infrastructures de transport. Il y a quelques semaines, la Première ministre a promis un grand plan de financement de 100 milliards d'euros supplémentaires en faveur du rail. Alors que chacun salive d'avance à l'idée de se partager ce pactole, nous voulons attirer votre attention sur le défi qui vous attend concernant le financement des Serm.

Ces infrastructures auront un coût, et c'est d'ailleurs par manque de financement que les onze projets à l'étude dans les principales villes françaises ont si peu avancé. En effet, les régions et les métropoles ont bien du mal à s'entendre sur la répartition de la prise en charge des coûts, surtout en l'absence d'engagement clair de l'État. Sans consulter son Gouvernement, le Président de la République a annoncé il y a quelques semaines, sur sa chaîne YouTube, la création d'une dizaine de RER de province au cours des dix prochaines années. Mais la question des moyens, qu'il s'était alors bien gardé d'aborder, devra bien être tranchée ! Il y a quinze jours, vous avez promis, monsieur le ministre délégué, une première contribution de 1 milliard au titre des CPER, pour financer des études sur les Serm d'ici 2027. Bien entendu, c'est insuffisant : espérons que ce ne soit qu'un début.

Les réseaux de transport, notamment ferroviaires, ne pourront pas être améliorés en comptant uniquement sur les collectivités et le couple endettement-taxes locales affectées. Certes, ce modèle a bien fonctionné en région parisienne, mais face à l'état de délabrement avancé du réseau ferré, l'État devra assumer son rôle, et cesser de faire des promesses en l'air. Député de l'Oise, je suis de près le dossier de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie et je ne connais que trop bien ces plans de modernisation, ces promesses alléchantes qui peinent à se concrétiser, faute de crédits budgétaires à la hauteur des ambitions.

S'agissant des Serm, passé l'investissement dans l'infrastructure, c'est toute une qualité d'exploitation qu'il faudra assurer, du matériel roulant aux gares en passant par le personnel et la programmation des sillons. L'expérience mitigée du RER de Strasbourg, pour lequel la SNCF a sous-estimé les exigences de service, doit servir d'exemple. Sur ce point, nous défendrons un amendement tendant à inciter le Gouvernement à réfléchir à de nouvelles modalités de tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Ces réserves étant posées, je souligne que les avancées envisagées par cette proposition de loi devraient aider les acteurs locaux à déployer rapidement les Serm. Ainsi, le texte autorise la Société du Grand Paris, qui a fait ses preuves dans la conduite du chantier du Grand Paris

Express, à faire bénéficier les futurs projets de son expérience en tant que maître d'ouvrage. Sa présence, pour les collectivités qui le souhaitent, aux côtés d'acteurs comme SNCF Réseau, permettra d'accélérer l'émergence de ces chantiers tant attendus. Notre collègue Nicolas Ray défendra un amendement pour autoriser la reprise en main par la SGP des chantiers en cas de défaillance du maître d'ouvrage. Il faudra néanmoins rester vigilant sur la soutenabilité des charges des opérateurs.

Je souhaite longue vie à cette proposition de loi, mais ses promesses ne deviendront réalité que si le Gouvernement se donne les moyens de réussir les Serm. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RE et Dem, ainsi que sur les bancs des commissions.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Maud Gatel.

Mme Maud Gatel. À mon tour de dénoncer fermement les menaces dont vous avez été l'objet, monsieur le rapporteur. Les trop nombreuses violences et menaces à l'égard des élus et des représentants du peuple n'ont pas leur place dans la démocratie

Nous sommes le 24 août 1837. Dans un vacarme assourdissant et une épaisse fumée, le premier train de voyageurs s'élance de l'embarcadère de la Place de l'Europe – aujourd'hui la gare Saint-Lazare – avec, à son bord, la reine Marie-Amélie, femme du roi Louis-Philippe. Les 19 kilomètres entre Paris et Le Pecq sont avalés en vingt-huit minutes, contre deux heures et demie en diligence : une révolution dans la connexion entre les territoires et leurs populations. Le cheval est désormais concurrencé par le cheval-vapeur.

Malgré le succès de ce voyage inaugural, Adolphe Thiers déclara que le chemin de fer n'était qu'« un jouet pour Parisiens » et qu'« on ne transporterait jamais un voyageur ni même un seul bagage de cette façon ». Cent quatre-vingt-cinq ans plus tard, il existe pourtant près de 28 000 kilomètres de voie ferrée et plusieurs millions de passagers sont transportés ainsi chaque jour, sur tout le territoire. Reste que subsistent des zones insuffisamment couvertes, où la voiture individuelle, qui a remplacé la diligence, demeure la solution privilégiée ou subie.

Si les mobilités occupent une place centrale dans le quotidien de nos concitoyens, qui passent en moyenne près d'une heure par jour dans les transports pour le seul trajet domicile-travail, les trois quarts d'entre eux utilisent leur véhicule pour effectuer ce trajet. Or un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre est dû aux transports. Il est donc impératif que nous accélérions la transition vers des mobilités plus durables.

Telle est l'ambition de cette proposition de loi, qui a pour objet de favoriser le développement de services express régionaux métropolitains pour offrir à nos concitoyens une alternative à la voiture individuelle et limiter les impacts négatifs des transports sur notre environnement, car nos villes et nos concitoyens suffoquent.

L'objectif est clair : il s'agit de doubler la part modale du ferroviaire dans nos déplacements du quotidien. Renforcer les mobilités, c'est non seulement vivifier un territoire tout entier mais aussi réduire les inégalités économiques et sociales en favorisant l'insertion et les échanges. Ces ambitions doivent se traduire par des actes concrets.

La proposition de loi permet à la Société du Grand Paris de partager son savoir-faire précieux et reconnu avec les territoires volontaires pour développer des services express régionaux métropolitains et concourir ainsi à un maillage fin du territoire. Cette ingénierie est indispensable à la bonne réali-

sation des projets et à l'accélération du développement du ferroviaire, qui doit apparaître comme la colonne vertébrale autour de laquelle s'articuleront d'autres mobilités propres.

C'est bien une véritable offre multimodale qui doit être pensée dès la conception des projets. Il s'agit d'un impératif si nous voulons offrir à nos concitoyens un continuum de services qui répondent à leurs attentes. Ne nous y trompons pas, l'offre contribue aussi à créer la demande. Elle doit donc être satisfaisante du point de vue de sa fréquence et de sa fiabilité : si l'un ou l'autre de ces éléments fait défaut, c'est l'échec assuré.

Les débats en commission ont permis de soulever de nombreuses questions, que ce soit sur l'aspect technique, la gouvernance ou le financement. Des réponses ont pu y être apportées, s'agissant notamment de la définition du Serm, de l'intégration de nouveaux objectifs ou de l'organisation et du partage des compétences entre les différents acteurs, qui a été clarifiée.

Cependant, quelques évolutions complémentaires nous paraissent nécessaires. Aussi le groupe Démocrate défendra-t-il trois amendements.

Le premier a trait à l'accessibilité : les Serm doivent favoriser la mobilité de tous, notamment des personnes en situation de handicap, qui ont trop souvent le sentiment d'être assignées à résidence, faute de moyens de transport adaptés.

Le deuxième insiste sur l'importance des RER métropolitains dans le désenclavement des territoires périurbains comme ruraux : personne ne doit être laissé sans solution si nous voulons lutter contre l'autosolisme.

Le troisième vise à garantir l'interopérabilité des services d'information voyageurs et de billetterie afin que l'expérience soit la plus simple et la plus fluide possible : c'est un gage de réussite.

De nombreuses villes et élus sont volontaires pour accélérer le développement du ferroviaire. Il nous faut leur offrir des solutions pour les soutenir résolument dans leurs démarches. Cette proposition de loi y contribue ; bien entendu, le groupe Démocrate la soutiendra. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Dem, RE et HOR, ainsi que sur le banc de la commission.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Le Président de la République, fin 2022, et la Première ministre, en février dernier, se sont engagés, l'un puis l'autre, à développer, dans dix métropoles françaises, un équivalent du RER francilien comme solution alternative à la voiture. Après avoir refusé les amendements que nous avions défendus, notamment lors des débats budgétaires, le Gouvernement a annoncé un investissement de 100 milliards d'euros dans le ferroviaire d'ici à 2040, non seulement pour permettre la régénération du réseau ferré actuel mais également pour développer les projets de service express régional métropolitain.

La première question qui se pose est donc celle de savoir quelle part de cet investissement sera réellement accordée par l'État au financement de ces projets structurants pour les territoires. De fait, la proposition de loi ne prévoit aucune trajectoire budgétaire claire.

Les Serm, présentés à l'initiative de notre président-rapporteur, que je remercie pour sa volonté de dialogue, sont attendus dans nos territoires et méritent un débat

serein dans un contexte où une partie des parlementaires ne se sent pas totalement entendue, y compris dans le cadre de travaux transpartisans.

En définitive, ce texte poursuit deux objectifs : il s'agit de définir les Serm en améliorant les mobilités et de transformer la Société du Grand Paris en Société des grands projets pour en faire le nouveau maître d'ouvrage des projets de RER métropolitains.

Nous avons défendu en commission une définition de ce que devrait être les Serm. Ces futurs projets structurants doivent contribuer à irriguer les territoires : non seulement les centres urbains et les communes limitrophes, mais aussi les zones périurbaines et rurales.

Le ministre, comme le rapporteur, a évoqué à plusieurs reprises une emprise des Serm s'étendant sur un rayon de 80 kilomètres. C'est une ambition que nous pouvons partager, à condition que les territoires les plus éloignés puissent bénéficier, eux aussi, d'un service de transport de qualité, dont les cadencements et la fréquence permettent d'offrir une réelle solution alternative à la voiture individuelle.

Nous en sommes intimement convaincus, seul le ferroviaire permettra un réel désenclavement des territoires les plus éloignés. À cet égard, le développement des Serm offre l'opportunité de rouvrir des lignes existantes ou d'en construire de nouvelles et de créer des pôles d'intermodalité facilitant les connexions et les embranchements entre les différents types de transports publics.

Les projets de Serm devraient prévoir, par ailleurs, une trajectoire précise de réduction du trafic routier, cohérente avec les objectifs de décarbonation fixés aux horizons 2030 et 2040.

Par ailleurs, nous vous alertons sur le risque de voir se développer des Serm à plusieurs niveaux de service, selon un schéma concentrique : des transports très performants en zone urbaine – métro, RER, tramway – et moins fréquents dans les territoires périurbains et ruraux, avec un recours excessif aux bus et aux cars, qui ne changeraient pas réellement le quotidien de nos concitoyens.

C'est la raison pour laquelle nous avons proposé, dès l'examen en commission, d'assigner, dans la loi, des objectifs ambitieux aux Serm, pour assurer une homogénéité et donc une égalité dans le développement de ces projets sur l'ensemble du territoire. À cet égard, tout projet de Serm devrait à tout le moins renforcer substantiellement la part modale des transports publics, désenclaver les territoires insuffisamment reliés aux centres urbains en faisant de la réouverture de lignes ferroviaires existantes une priorité et assurer une fréquence de passage supérieure aux services de transports existants.

Ces exigences nous semblent indispensables au développement de réseaux de transports publics équilibrés sur l'ensemble du territoire dans une logique d'égalité d'accès à ces services pour nos concitoyens.

Je salue l'introduction en commission de l'article 3 *bis*, qui intègre un comité de partenaires dans la gouvernance des Serm, même si je pense qu'il aurait fallu aller plus loin en prévoyant, comme cela se fait en Île-de-France, qu'un représentant des usagers siège au conseil d'administration du maître d'ouvrage.

Monsieur le ministre, monsieur le président-rapporteur, le fait que nous n'ayons obtenu aucune précision, y compris dans vos propos introductifs, sur la trajectoire budgétaire et le

financement des Serm continue de poser problème. Nous déplorons le rejet de nos amendements sur ce sujet. Nous proposerons donc une nouvelle fois d'intégrer dans plusieurs articles du texte une exigence de transparence financière. Celle-ci est indispensable pour permettre aux parties prenantes, qu'il s'agisse de l'État ou des collectivités territoriales, de bénéficier d'une visibilité sur le long terme.

Par ailleurs, la SGP se voit affecter le produit d'une taxe sur les bureaux et d'une taxe spéciale d'équipement. Mais la base fiscale de nos régions n'est pas la même que celle de l'Île-de-France. Nous pouvons donc nous interroger sur les limites de la simple transposition de ce modèle. La question du financement reste donc à clarifier.

Nous sommes également inquiets que soient confiées à la SGP des missions qui relèvent normalement du périmètre de SNCF Réseau. Quel est l'intérêt de retirer à cette dernière des tâches qui devraient normalement lui incomber ? Quel est l'objectif recherché ?

Plusieurs points devront être éclaircis au cours des débats. En cette période d'examens, au lendemain du bac de français, il est encore temps d'améliorer la copie au bénéfice des Serm ! *(Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, Écolo-NUPES et GDR-NUPES.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. Je tiens tout d'abord à témoigner mon soutien et mon amitié à notre rapporteur, Jean-Marc Zulesi, dont la permanence a été vandalisée et dont je salue l'engagement sans faille en faveur du développement des transports, au bénéfice des Françaises et des Français.

« Pour tenir notre ambition écologique, je veux qu'on se dote d'une grande ambition nationale : [...] dans dix grandes agglomérations, dix grandes métropoles françaises, développer un réseau de RER, de trains urbains. » La proposition de loi que nous examinons s'inscrit dans le droit fil de cette déclaration du Président de la République.

Elle concourt également à la réalisation des objectifs que nous nous étions fixés dans la LOM qui prévoit, grâce à un amendement que j'avais défendu, de dupliquer le modèle du RER afin d'améliorer les liaisons entre métropoles et territoires connexes, de favoriser la décarbonation du secteur des transports grâce au renforcement de l'offre ferroviaire et, surtout, de renforcer la multimodalité. Il y va de la réussite de la transition écologique, mais aussi de la santé de nos concitoyens et de nos concitoyennes.

Dans mon territoire, nous avons pu constater les bénéfices du Réseau express métropolitain européen de Strasbourg – augmentation des cadences de plus de 60 %, circulation des trains sur des plages horaires beaucoup plus longues, en soirée, voire en début de nuit – mais aussi ses difficultés et ses carences. Cette proposition de loi est ainsi d'autant plus nécessaire qu'elle permettra d'améliorer l'accompagnement et la coordination des collectivités dans la mise en œuvre de ce type de projet.

Cette proposition de loi, qui comporte six articles, se veut ambitieuse et contribue à réaliser nos engagements.

Son article 1^{er}, qui a pour objet de définir ce que sera le Serm, vise à améliorer la qualité des transports du quotidien grâce à des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines. Il s'agit d'une véritable avancée pour nos territoires, notamment pour les villes qui commencent à mettre en place les zones à faibles émissions.

Le pilotage, le soutien et le développement des projets des collectivités seront en outre assurés grâce à la structure et à la capacité d'endettement de la nouvelle Société des grands projets, issue de la Société du Grand Paris.

La qualité de nos débats en commission nous a permis d'adopter des amendements importants.

Ainsi, la SGP pourra être désignée maître d'ouvrage d'opérations visant à rouvrir à la circulation des lignes ferroviaires de fret ou de voyageurs fermées ou non circulées depuis cinq ans.

Le groupe Horizons a par ailleurs défendu et fait adopter un amendement visant à systématiser l'étude de lignes à vitesse intermédiaire dans le cadre de tout nouveau projet de ligne à grande vitesse (LGV). Le choix de telles infrastructures permettrait en effet des gains substantiels sur le plan financier qui pourraient être réinvestis dans les projets de Serm et la desserte fine du territoire. C'est une avancée majeure dont nous pouvons nous féliciter !

Enfin, je tiens à rappeler que la proposition de loi permettra de renforcer et de concrétiser la dynamique d'investissement engagée à partir de 2017, marquée par la LOM et ses 13,4 milliards d'euros d'investissement sur la période 2017-2022 et, plus récemment, par le plan de développement du ferroviaire annoncé par la Première ministre, qui sera doté de 100 milliards d'ici 2040.

Vous l'aurez compris, ce texte permettra de traduire concrètement nos ambitions en créant des outils propices à l'accélération des projets et à la réalisation rapide de services express régionaux métropolitains. Il tient compte des enjeux d'aujourd'hui et de demain, permet aux Françaises et aux Français de se déplacer plus facilement tout en contribuant à la décarbonation de nos transports.

Néanmoins, des questions restent en suspens, notamment en ce qui concerne le financement. Nous défendrons donc des amendements visant à apporter des éclaircissements sur ce point.

Le groupe Horizons et apparentés votera naturellement en faveur de cette proposition de loi, car nous ne doutons pas de la qualité de nos travaux. *(Applaudissements sur les bancs du groupe HOR, ainsi que sur les bancs des commissions.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Peytavie.

M. Sébastien Peytavie. Le groupe Écolo-NUPES vous apporte son soutien, monsieur le président de la commission, alors que votre permanence parlementaire a été dégradée hier.

La présente proposition de loi vise à permettre l'accélération des projets de services express régionaux métropolitains. Elle ambitionne d'améliorer le réseau ferroviaire urbain des métropoles françaises et de faire de la décarbonation de nos transports une priorité. Cette priorité, nous les écologistes, la faisons déjà nôtre à Grenoble, à Lyon ou à Strasbourg où un réseau express métropolitain européen est en place depuis déjà six mois et pourra compter d'ici au mois prochain sur 1 000 nouveaux trains.

Les écologistes n'ont ainsi pas attendu que le Gouvernement enclenche enfin la vitesse supérieure pour doter nos métropoles d'une offre de mobilité à la hauteur des impératifs climatiques. Car l'enjeu est de taille : les transports sont le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre en France et le trafic routier en est le principal responsable – trafic routier qui constitue également le premier émetteur d'oxydes d'azote, aggravant de fait la pollution de l'air.

Ce phénomène ne fera que s'accroître dans les années à venir. Il est attendu à l'horizon 2050 un peu plus de 3,3 millions d'habitants supplémentaires dans les quatorze départements des principales métropoles. Dès 2030, les départements dans lesquels se trouvent ces grandes métropoles devraient afficher des croissances très soutenues : de 125 000 à 300 000 habitants. Enfin, l'étalement urbain entraîne une inégalité d'accès aux métropoles et par là un risque important de fracture sociale et territoriale.

Face à ces défis écologiques, sanitaires et sociaux, il est donc urgent de proposer des mobilités alternatives plus durables et plus inclusives dans ces territoires. Le développement capacitaire de l'offre ferroviaire urbaine, par les réseaux express ferroviaires métropolitains, apparaît aujourd'hui comme la meilleure solution à ces problèmes complexes, solution d'ailleurs recommandée par le Conseil d'orientation des infrastructures. Ce texte est donc un nécessaire pas en avant, mais nous avons des propositions pour accélérer la cadence.

Il est tout d'abord indispensable que la conception et le déploiement des Serm s'inscrivent plus largement dans un plan de transformation des mobilités qui réduit la place de la voiture, lutte contre l'autosolisme et encourage les mobilités partagées et actives, dont le vélo. À ce sujet, nous regrettons la trop faible place accordée au vélo dans ce texte, un mode de transport globalement sous-développé en France bien qu'indispensable pour la réussite de la transition. Nous espérons progresser en ce sens à l'occasion de la présente discussion.

Pour assurer un déploiement efficace des Serm, nous proposerons également la création d'un ticket unique pour faciliter les trajets et encourager à la multimodalité.

Ensuite, pour être consistante, cette proposition de loi devra être financée. Or, en la matière, le groupe Écolo-NUPES regrette que la coquille reste encore bien vide. Nous appelons ainsi de nos vœux une loi de programmation des infrastructures pour les mobilités de demain, à même de structurer financièrement cette ambition et de donner les moyens aux collectivités territoriales de développer une offre suffisante de mobilité durable et nous vous soutenons dans cette démarche.

Nous défendons par ailleurs un amendement visant à ce que le Gouvernement précise le montant des financements qu'il engage pour accompagner le déploiement des Serm.

La gouvernance est aussi un sujet clé et nous vous avons alertés en commission sur l'importance de laisser les collectivités s'organiser librement, par exemple en créant un établissement public local pour mener un projet de Serm. Vous nous avez confirmé que cela faisait partie des possibilités ouvertes et nous vous faisons confiance.

Enfin, notre groupe est toujours attentif à la cohérence de la transition dans sa globalité. Le train n'est pas vertueux en soi et il ne l'est plus, par exemple, lorsque de nouveaux projets détruisent des hectares d'espaces naturels alors que des solutions alternatives existent. Ainsi, nous proposerons des amendements visant à garantir que le développement des Serm permette réellement le report modal et se fasse en cohérence avec les objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols. Surtout, nous proposerons d'entériner l'impossibilité de construire un nouveau projet autoroutier là où un Serm existe. Un amendement de bon sens, me direz-vous. Nous n'avons nous-mêmes pas jugé utile de préciser cette évidence lors de l'examen du texte en commission mais, depuis lors, nous avons eu la désagréable surprise d'avoir à discuter et de voir adopté un projet de loi visant à faire passer en force le

plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) de la communauté de communes du Bas-Chablais, cela pour construire une nouvelle autoroute là où, précisément, un Serm est en service. Cet amendement permettra donc à chacun de montrer s'il a ou non compris les enjeux du XXI^e siècle.

En conclusion, notre groupe partage les objectifs de cette proposition de loi de doter nos territoires de services ferroviaires plus performants afin de développer les mobilités de demain et de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Nous comptons sur le soutien de nos collègues pour adopter nos amendements et voterons cette proposition de loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES, ainsi que sur les bancs des commissions.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. J'adresse mes salutations républicaines au président Zulesi.

La présente proposition de loi vise à donner corps à l'annonce faite par l'exécutif de développer des services express régionaux métropolitains dans une dizaine d'aires urbaines et périurbaines de nos grandes agglomérations et d'accélérer ainsi différents projets à des stades de maturité très divers. La voie de l'initiative parlementaire a été retenue et nous nous en réjouissons malgré l'absence d'une étude d'impact qui aurait pu davantage éclairer nos travaux.

Le groupe Gauche démocrate et républicaine-NUPES partage en effet en tout point l'objectif politique du texte : favoriser un choc d'offre de services ferroviaires afin d'améliorer de manière radicale les déplacements quotidiens de nos concitoyens et de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique. C'est en effet la qualité de vie de millions de salariés et les enjeux écologiques de nos territoires qui sont ainsi engagés. Ce choc d'offre des services ferroviaires, assis sur des fréquences et des cadencements de desserte très sensiblement augmentés, s'inscrivant dans une modernisation du réseau et des infrastructures des gares et des pôles multimodaux, est déjà expérimenté avec succès, comme le montre le cas du Léman Express.

Il y a lieu d'épauler de tels projets dans nos métropoles, comme à Rouen, au moment où d'autres initiatives, tels les contournements routiers à péage ou l'instauration de ZFE, font l'objet d'une opposition majeure et légitime car source soit de discrimination sociale, soit d'atteintes à l'environnement. Il y a lieu d'épauler de tels projets dès lors qu'ils pénétreront des territoires périphériques et desserviront des espaces ruraux où les populations n'ont jusqu'à présent souvent d'autre choix que le véhicule individuel. Et le rayon d'action d'un Serm, de 80 kilomètres depuis le cœur d'une métropole, évoqué par M. le ministre délégué en audition, correspond à une ambition juste.

Nous sommes et demeurerons vigilants quant à la conjugaison de cette intensification sans précédent du trafic voyageurs avec le fret marchandise, selon la pratique du wagon isolé, car les territoires considérés sont stratégiques en matière non seulement de production industrielle et agricole mais aussi de consommation. Toutefois, cela relève, vous le savez, d'un des débats politiques que nous allons avoir et qui doit être mené à visage découvert.

Reste la question des moyens de cette ambition. Les financements consacrés par l'État dans le cadre des contrats de plan pour ces projets structurants vont être déterminants et nous allons sans aucun doute sur ce point ferrailler encore bien longtemps.

Nous serons exigeants sur le fait que les collectivités, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les communes soient soutenues dans la mise en œuvre de ce qui constituera autant de projets d'aménagement de chaque territoire et, au-delà même du segment transport, pourrait bien évidemment concerner largement l'urbanisme et la vie sociale.

Pour ce qui est du montage des Serm eux-mêmes, l'introduction remarquée de la SGP, de son savoir-faire et de son expertise, de son modèle financier, l'introduction, donc, de cet établissement public comme maître d'ouvrage, sous couvert des AOM, pour la création d'infrastructures réseaux et de gares, ne va pas de soi. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions doivent en effet, dans cette hypothèse, être maintenues dans la coordination des opérations. C'est le sens d'un de nos amendements. Et, bien évidemment, la remise gratuite, à terme, des ouvrages à Réseau ferré de France (RFF) doit être clairement décidée. De la même manière, la SGP et ses filiales doivent garder leur caractère public.

Demeure cette tendance lourde à l'externalisation des missions de l'opérateur historique vers des tiers et, au-delà, vers des groupes de bâtiment et travaux publics (BTP) comme Vinci, Bouygues ou Eiffage – il y a ainsi des possibilités de montages partenariaux que nous ne validerons pas, compte tenu des risques que crée l'ouverture à la concurrence des transports urbains et périurbains de voyageurs. Voilà, monsieur le ministre délégué, monsieur le rapporteur, ce qui retient l'adhésion de notre groupe à cette proposition de loi en l'état, même si nous nous inscrivons dans une démarche constructive. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES, SOC et Écolo-NUPES, ainsi que sur les bancs des commissions.)*

Mme la présidente. La discussion générale est close.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je remercie les différents intervenants pour leur discours très constructif. Sans entrer dans le détail du texte, je rappellerai que l'article 1^{er} ne tend pas à limiter le développement des Serm aux grandes villes. Nous avons veillé en effet au désenclavement des territoires et, je l'affirme, nous donnerons un avis favorable à un certain nombre d'amendements visant à prendre en compte la ruralité.

Ensuite, pour ce qui est des différents modes de transport, le président Valence l'a évoqué, notre volonté eût été bien entendu de réserver une plus grande place au vélo. Malheureusement, l'article 40 de la Constitution – sur lequel je ne ferai aucun commentaire – nous en a empêchés. Je ne doute pas que les sénateurs pourront modifier le texte en ce sens.

Je reviens en troisième lieu sur les parkings de covoiturage. En aucun cas, et je réponds à notre collègue Meurin, il ne s'agit d'exclure ceux qui ne se déplaceraient pas par le moyen du covoiturage. Nous souhaitons avant tout mettre en avant la lutte contre l'autosolisme – c'est le sens de l'histoire – et donc promouvoir, je l'assume – c'est l'objet de l'article 1^{er} –, ces fameux parkings.

Quatrième point : Gérard Leseul s'est demandé si la SGP était la structure la mieux adaptée. Nous n'imposons rien, il s'agit avant tout de s'appuyer sur une expertise qui a montré sa pertinence, en particulier en matière d'ingénierie technique et d'ingénierie financière. Il s'agit de promouvoir la complémentarité, en lien avec les territoires, de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions et, donc, de cette SGP. Et, je l'assume aussi, nous avons souhaité, en commis-

sion, donner la possibilité d'une seconde vie aux lignes oubliées. Si, demain, SNCF Réseau n'a pas la volonté d'y travailler – je prends souvent l'exemple de la ligne Aix-Rognac –, il serait dommage de se priver d'une expertise qui pourrait sans doute apporter de nouveaux éléments de réflexion susceptibles de redonner vie à ces lignes.

Enfin, pour répondre à M. Peytavie – et je salue au passage le travail du groupe Écolo-NUPES –, le texte n'empêche pas certains établissements publics de travailler au déploiement des Serm.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je serai très bref car l'examen des nombreux amendements nous permettra de revenir sur de très nombreux points. Je reviendrai néanmoins sur plusieurs éléments de fond.

J'ai entendu de la part de M. Rome et de M. Meurin un peu tout et son contraire, si vous me permettez. Selon le premier, nous miserions tout sur la route. Si c'était le cas, la présente discussion serait moins pertinente. Nous cherchons précisément à investir dans des solutions alternatives flexibles, en faisant confiance aux collectivités qui seront accompagnées par l'État. Selon le second, nous miserions tout sur les métropoles. Or c'est exactement le contraire : le terme « métropolitain » ne signifie pas « centre-ville ». Nous voulons que ceux de nos compatriotes qui, par millions, habitent à 10, 20, 30, 50 voire 80 kilomètres du centre-ville d'une grande métropole régionale, aient des solutions de transport alternatives à la voiture individuelle.

Je n'oppose pas les modes de transport ni les Français les uns aux autres : nombre de Français, on l'a dit, se déplacent en voiture individuelle parce qu'ils n'ont pas d'autre choix et les mêmes se tourneraient vers des solutions plus économiques et plus écologistes si elles existaient. Parmi ces solutions, il faut encourager le covoiturage – puisque, ici, la voiture n'est pas individuelle mais partagée –, les transports publics, les transports collectifs, les transports ferroviaires, mais aussi le vélo – qui certes n'est pas disponible partout, mais qui reste une des solutions de la multimodalité ou de l'intermodalité. Voilà exactement l'esprit de la proposition de loi.

Cela étant, aussi ambitieuse et importante qu'elle soit – vous aurez compris qu'elle a mon plein soutien –, cette proposition de loi ne répond pas à toutes les questions. Après l'avoir examinée et peut-être encore enrichie, ce à quoi je suis ouvert, tout comme le président Zulesi qui en a fait la démonstration en commission, il faudra la compléter.

J'ai évoqué le CPER : « Où sont les milliards ? », m'a-t-on rétorqué, à l'instar de M. Meurin qui, sauf erreur de ma part, a parlé de saupoudrage de milliards. Or il me semble que quand on saupoudre des milliards, on obtient tout de même un sucre glace d'une belle facture ! Je le prends donc comme un hommage et comme un encouragement à poursuivre en ce sens.

Le plan de 100 milliards d'euros doit-il continuer d'être décliné ? Oui. C'est donc le cas grâce aux CPER et ce le sera, je l'espère, dans quelques heures, lors de l'adoption de l'outil juridique que prévoit cette proposition de loi.

Je rappelle également que nous avons élaboré un plan relatif au fret. Nous en discuterons car ce n'est pas l'objet de ce texte, mais comme je l'ai annoncé il y a quelques jours, nous investissons 4 milliards d'euros dans ce domaine, entre autres au travers des CPER, et nous poursuivons nos efforts.

Enfin, je reconnais qu'une loi de programmation serait intéressante. Nous n'avons d'ailleurs pas attendu nos débats de ce matin pour évoquer cette possibilité : à plusieurs reprises, j'ai entendu M. Valence, lors de la remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures qu'il préside, et M. le rapporteur Zulesi défendre cette idée. J'y suis si ouvert que j'ai écrit il y a quelques jours aux représentants de tous les groupes politiques de l'Assemblée nationale et du Sénat pour que nous discutions de cette éventualité, et que nous voyions si un chemin existe pour le concrétiser. En effet, je n'ignore pas qu'établir une programmation budgétaire sur la durée nécessite de construire une majorité parlementaire – paraît-il.

Quoi qu'il en soit, nous présenterons le détail de la consolidation du plan d'investissement à la rentrée, lorsque nous aborderons le projet de loi de finances pour 2024. Je répète que je préférerais qu'il fasse l'objet d'une loi mais, vous l'aurez compris, cela dépend plus de vous que de moi. Je lancerai des consultations avec tous les groupes politiques avant le début de la période budgétaire pour voir si un chemin parlementaire existe, ce que je souhaite vivement. *(M. le rapporteur applaudit.)*

DISCUSSION DES ARTICLES

Mme la présidente. J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, les articles de la proposition de loi.

Article 1^{er}

Mme la présidente. La parole est à Mme Mathilde Paris.

Mme Mathilde Paris. Comme le disait l'historien Fernand Braudel, « la France se nomme diversité ». Bien que notre République soit une et indivisible, notre pays demeure en effet constitué d'un ensemble de territoires divers, aux problématiques variées. Eu égard à cette mosaïque, la cohésion des territoires apparaît comme un corollaire indispensable afin de garantir l'équité de tous nos concitoyens, et se doit d'être une priorité dans l'action des pouvoirs publics.

Cependant, force est de constater que les inégalités demeurent. Dans de nombreux territoires, l'approche uniquement descendante de la politique d'aménagement du territoire a produit un enclavement croissant, marqué par la détérioration des modalités d'accès et de mobilité, ainsi que par la dégradation, voire la suppression des services publics de proximité. À ce jour, la France compte de trop nombreux territoires enclavés ou oubliés de la République.

La nécessité de changer d'approche territoriale fait désormais consensus, et cette proposition de loi visant à développer des services express régionaux métropolitains se présente comme un premier pas pour répondre à la question majeure du désenclavement de nos territoires : un premier pas, certes, mais selon nous un pas insuffisant en l'état. Le groupe Rassemblement national défend ardemment le désenclavement de nos territoires ruraux, trop souvent délaissés par les politiques publiques.

À cet égard, prioriser les territoires en souffrance est une nécessité, les Serms apparaissant comme un premier outil pour mener à bien le désenclavement de la France périphérique. Néanmoins, l'article 1^{er} souffre de nombreuses lacunes. Alors que les mots « rural » et « ruralité » n'apparaissent à aucun moment, les termes « urbain » et « périurbain », eux, sont utilisés à plus de dix reprises dans la version initiale du texte. De plus, il comporte de nombreuses inepties, telles que l'utilisation de néologismes absurdes, comme autosolisme, ou

l'exclusion et le dénigrement des automobilistes, qui se verront interdits d'accès aux parkings sécurisés des gares dès lors qu'ils s'y rendront seuls dans leur véhicule.

Ainsi, compte tenu des absurdités contenues dans cet article et de ses lacunes s'agissant du thème fondamental du désenclavement des territoires ruraux, le groupe Rassemblement national ne pourra le voter dans sa version actuelle.

Mme la présidente. Nous en venons aux amendements à l'article 1^{er}.

La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n° 218.

M. Pierre Meurin. Il s'agit du premier amendement d'une série visant à supprimer le mot « métropolitain » et à nous en tenir à l'appellation « services express régionaux ». Ces amendements vous paraîtront peut-être symboliques, mais ils ne le sont pas tant que cela. En les défendant, nous cherchons à affirmer formellement que ces services doivent être présents dans l'ensemble des territoires, y compris ruraux.

J'ajoute qu'il serait moins cher de commencer par réhabiliter les lignes existantes, y compris au sein des territoires ruraux. C'était d'ailleurs l'objet de la proposition de loi de M. Wulfranc pour la revitalisation pérenne des lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire. Alors que nous l'avions adoptée en commission, je ne vois pas de connexion entre ce texte avec les services express régionaux métropolitains qui nous sont ici proposés.

J'en profite pour revenir sur l'autosolisme. Je vous invite à vous déplacer dans les territoires ruraux, où vous allez créer pour les Français des complications majeures dans la mobilité au quotidien. En effet, quelqu'un devant parcourir 30 kilomètres pour se rendre à son travail aura maintenant à aller chercher une personne à 2 kilomètres de chez lui et à le déposer quelque part, avant de pouvoir se rendre à la gare pour ensuite prendre son train. Voilà ce que nous refusons.

En outre, je me permets de rappeler que le mot autosolisme ne figure pas dans le dictionnaire, aussi ne devrait-il pas être employé dans une loi. C'est pour ces raisons que nous souhaitons revenir sur les amendements de Mme Belluco adoptés en commission : dans le cas contraire, nous nous prononcerons évidemment contre l'article 1^{er}.

L'objectif doit être l'établissement d'un véritable plan de désenclavement des territoires ruraux et, pour ce faire, le mieux serait l'élaboration d'une loi de programmation du ministère des transports.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous l'aurez deviné, mon avis sera défavorable sur cet amendement. Bien entendu, le périmètre du texte dépasse les seules métropoles et grandes villes. Une simple lecture de cet article 1^{er} vous montrerait l'importance que nous accordons au développement des territoires et à la multimodalité. Nous irons d'ailleurs plus loin en la matière en soutenant un amendement de Guy Bricout relatif au désenclavement des territoires ruraux.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. L'avis est le même que celui de M. le rapporteur, qui a excellemment répondu. Il me semble que les équilibres trouvés, notamment au cours de l'examen du texte en commission, sont en accord avec la

dénomination de Serm, sachant que le qualificatif « métropolitain » ne doit pas être entendu dans un sens restrictif. Je crois d'ailleurs que la question a été longuement abordée lors de la préparation du texte puis lors de sa discussion en commission : si nous parlons bien de services express régionaux métropolitains, c'est parce qu'il reviendra, entre autres, aux autorités de chaque région de définir un plan de transport et d'inscrire les Serm dans le cadre d'une politique de décarbonation. Nous n'agissons donc pas contre la ruralité : nous faisons l'exact inverse, j'y insiste.

Quant à l'autosolisme – outre le débat sémantique ou académique que nous pouvons avoir, ce terme désignant donc l'usage individuel de la voiture –, si nous assumons de réduire cette pratique, nous ne la stigmatisons pas pour autant et ne sommes pas sans proposer des solutions alternatives. À la suite de la proposition de loi, qui constitue la première de ces solutions concrètes de transport public collectif, d'autres textes ainsi que des budgets seront présentés, dont le champ dépassera le seul transport ferroviaire.

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 32, je suis saisie par le groupe Rassemblement national d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. David Valence.

M. David Valence. Je n'interviendrai pas sur l'ensemble des amendements et sous-amendements de même nature déposés par le groupe Rassemblement national, dont le côté systématique témoigne malheureusement d'une conception obstructive du travail parlementaire, et souhaite simplement faire part d'une expérience de terrain.

Cela a été dit, le service express régional métropolitain de Strasbourg est entré dans une première phase de concrétisation – phase heurtée, j'en conviens – et vise simplement à proposer davantage de trains aux villes situées à une demi-heure ou une heure de cette métropole. Le projet concerne ainsi des communes comme Saverne, Sélestat, Molsheim, et même Saint-Dié-des-Vosges. À cet égard, le terme « métropolitain » indique de manière très claire que les métropoles doivent participer aux projets, notamment pour financer l'offre de transport et faciliter l'accès aux centres-villes.

Par ailleurs, je ne voudrais pas que nous oublions la crise des gilets jaunes. Que nous ont dit certains de nos concitoyens qui étaient dans la rue ? Qu'ils voulaient se déplacer plus facilement pour se rendre sur leur lieu de travail et pour accéder aux soins ou aux loisirs. Ainsi leur apportons-nous une solution avec ce texte. Nous relient les territoires entre eux au lieu de les opposer, comme vient à nouveau de le faire le Rassemblement national avec cet amendement.

Je nous engage donc à ne pas suivre ces docteurs Diafoirus, qui nous proposent de supprimer le diagnostic et la solution, donc de rester malades. Mieux vaut au contraire voter cet article en conservant le mot « métropolitain » car, je le répète, il est important de mieux relier les territoires entre eux.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin.

M. Pierre Meurin. Je souhaite répondre à M. Valence sur la question des gilets jaunes. En effet, ces derniers nous ont dit qu'ils voulaient que nous leur facilitions la vie s'agissant de la mobilité. C'est pourquoi nous ne sommes pas opposés au développement des Serm, mais une circonscription comme la

mienne n'en verra pas la couleur. La ville d'Alès qui s'y trouve, et qui est tout de même une ville moyenne de 40 000 habitants, est très enclavée : nous ne parvenons même pas à achever la liaison routière avec Nîmes. Voilà pourquoi je défends une approche globale des transports : pour donner une espérance d'accessibilité et de facilité de la mobilité à l'ensemble des territoires français, et pas seulement à ceux qui se situent à 60 kilomètres des métropoles.

Quant au caractère prétendument obstructif de nos amendements, sachez que j'en ai retiré un grand nombre afin de ne pas prolonger outre mesure nos débats. Ces amendements sont autant d'occasions, pour l'ensemble des députés de notre groupe, de défendre leurs territoires ruraux qui ne bénéficieront pas nécessairement des services express régionaux métropolitains que vous souhaitez créer.

Enfin, monsieur Valence, monsieur le rapporteur, je regrette qu'un texte pareil, dont les dispositions représentent un coût de plusieurs dizaines de milliards d'euros, soit discuté un vendredi,...

M. Mathieu Lefèvre. Et alors ?

M. Pierre Meurin. ...de façon très confidentielle, et après avoir fait l'objet d'un report, alors que nous étions nombreux à avoir déjà pris des engagements pour cette journée.

Mme Anne-Laurence Petel. Il ne fallait pas dégainer une motion de censure !

M. Bruno Millienne. Parlez-en aux collègues dont vous avez voté la motion de censure !

M. Pierre Meurin. Eu égard à son impact financier et en matière d'aménagement du territoire, cette proposition de loi très importante aurait mérité de bénéficier de plus de temps de séance et de faire l'objet d'un débat plus global.

(L'amendement n° 218 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 32, lequel fait l'objet du sous-amendement n° 407.

M. Gérard Leseul. Cet amendement, par lequel nous proposons de nombreuses modifications rédactionnelles de l'article 1^{er}, vise en quelque sorte à répondre à l'objectif et aux ambitions assignés aux services express régionaux métropolitains – ou métropolitains régionaux si certains préfèrent – par la déclaration de l'automne dernier du Président de la République, par celle de février de la Première ministre, ainsi que par notre rapporteur.

Ce premier amendement du groupe Socialistes et apparentés est l'occasion de rappeler combien le ferroviaire doit selon nous constituer le point central de toute réflexion autour des services express. Nous le savons, ce mode de transport est particulièrement performant d'un point de vue aussi bien social qu'environnemental, sachant qu'il est également pourvoyeur d'emplois non délocalisables. J'insiste : les ingrédients nous engageant à mettre le ferroviaire au cœur de notre raisonnement sont nombreux.

Nous le savons également, notre réseau très dense de 30 000 kilomètres de voie ferrée constitue un outil de désenclavement très puissant, pourvu que nous l'utilisions.

Je ne déclinerai pas à ce stade le détail de nos nombreuses propositions rédactionnelles qui visent, je le répète, à placer le ferroviaire au cœur de notre réflexion sur les mobilités et le désenclavement, et reprendrai la parole ultérieurement si nécessaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir le sous-amendement n° 407.

M. Pierre Meurin. Cet amendement s'inscrivant dans la continuité de nos précédents échanges, je serai bref et ne répéterai pas ce que j'ai dit il y a quelques instants. Le groupe Rassemblement national le votera, car il nous semble bien plus proche de notre objectif de désenclavement des territoires ruraux. Il propose une approche plus globale et aurait en outre l'avantage de supprimer la référence à l'auto-solisme. J'ajoute que si cet amendement est adopté, nous voterons l'article 1^{er}.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'amendement est satisfait par l'article 1^{er}, fruit notamment de l'excellent travail mené avec le groupe Écologiste-NUPES et Mme Lisa Belluco. En outre, il omet deux points essentiels : la lutte contre l'auto-solisme et la lutte contre les transports les plus carbonés. Je vous propose donc de maintenir la rédaction actuelle de l'article.

Nous aurons l'occasion, dans le cadre du débat sur l'article 1^{er}, de revenir sur la ruralité.

Avis défavorable sur l'amendement et le sous-amendement.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Mon intention, avec cet amendement, est non de revenir sur le travail en commission ni sur ce qui a été dit dans la discussion générale, mais de préciser que le ferroviaire doit occuper une place prééminente dans la mise en œuvre des services express.

Je souhaite également que nous évitions d'employer le mot « autosolisme ». Si j'emploie ce genre de termes dans ma circonscription, je risque d'en revenir avec du goudron et des plumes.

(Le sous-amendement n° 407 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	33
Nombre de suffrages exprimés	33
Majorité absolue	17
Pour l'adoption	13
contre	20

(L'amendement n° 32 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 223 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n° 223, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur amendement n° 33, je suis saisie par le groupe Rassemblement national d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à Mme Anne Le Hénanff, pour soutenir l'amendement n° 191, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 339 de M. Antoine Villedieu.

Mme Anne Le Hénanff. Je me fais la porte-parole de mon collègue morbihannais Jimmy Pahun, premier signataire de l'amendement.

Celui-ci tend à préciser que le report modal est également favorisé par l'existence de « lignes de desserte fine du territoire », maillons essentiels du réseau ferré national et dont le développement est un enjeu majeur de l'aménagement des territoires, notamment ruraux. Il s'agit donc de garantir leur bonne prise en compte dans les travaux relatifs aux services express régionaux métropolitains.

Mon collègue fait référence à la liaison Auray-Quiberon. Cette ligne, surnommée le « tire-bouchon », est un exemple de desserte fine du territoire qui mériterait d'être rénovée à cette occasion. Composée d'une unique voie, elle n'est en service que pendant la période estivale. L'afflux de touristes dans le Morbihan, et sur le territoire desservi par cette ligne en particulier, est tel qu'elle n'est plus dimensionnée pour désengorger l'accès à la presqu'île de Quiberon. Sa rénovation, dans le cadre du projet de RER Bretagne Sud – que les députés morbihannais espèrent vous convaincre de mettre en œuvre – permettrait aussi d'étendre son utilisation en basse saison pour les habitants du Morbihan. *(Mme Lysiane Métayer applaudit.)*

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 339 de M. Antoine Villedieu est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je salue l'engagement de M. Jimmy Pahun pour sa circonscription. Je voudrais rassurer les députés morbihannais : l'article 1^{er} permet déjà aux élus locaux de renforcer les dessertes fines du territoire, en s'appuyant notamment sur l'ossature ferroviaire. J'ajoute que le texte prévoit d'élargir les missions de la SGP. L'expertise en ingénierie technique et financière de ce nouvel acteur contribuera aux efforts visant à redonner vie à des lignes oubliées. L'amendement est donc pleinement satisfait par la proposition de loi.

Je demande de retrait de l'amendement et du sous-amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme la présidente. Madame Le Hénanff, vous maintenez l'amendement ?

Mme Anne Le Hénanff. Il a été déposé par M. Jimmy Pahun, je ne veux donc pas le retirer.

(Le sous-amendement n° 339, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 191.

(Le vote à main levée n'ayant pas été concluant, il est procédé à un scrutin public.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	33
Nombre de suffrages exprimés	33
Majorité absolue	17
Pour l'adoption	15
contre	18

(L'amendement n° 191, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 33.

M. Gérard Leseul. Il est moins ambitieux que le précédent, mais vise le même objectif : porter le fer sur le ferroviaire en encourageant la réouverture de lignes existantes, ce qui ne présenterait pas de risque de substitution, évoqué par M. le rapporteur.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Au risque de me répéter, je rappelle que les Serm, qui bénéficient de l'ingénierie ferroviaire française, notamment de SNCF Réseau et de la SGP, pourront utiliser l'ossature ferroviaire existante et rouvrir des lignes oubliées. L'amendement est donc satisfait. Je demande son retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. En réponse à cet amendement et à ceux visant un objectif comparable, je rappelle que le travail mené en commission par différents groupes et par M. le rapporteur a abouti à un texte équilibré. Il ne contient aucune interdiction de rouvrir des lignes ou d'utiliser des lignes existantes : au contraire, il ouvre des possibilités aux collectivités – principalement les régions et les métropoles, associées aux autres collectivités. Il est un acte de confiance à leur égard puisqu'il leur permet de définir librement le projet le mieux adapté à leur territoire.

Monsieur Leseul, vous le savez mieux que moi : utiliser des lignes existantes revient moins cher que d'en construire de nouvelles. Cette option sera donc privilégiée dans les projets en cours d'élaboration, dont j'ai eu l'occasion de discuter avec plusieurs collectivités

Mme la présidente. Monsieur Leseul, maintenez-vous l'amendement ?

M. Gérard Leseul. Il n'est pas superfétatoire puisqu'il apporte une précision qui accroît l'ambition de l'article 1^{er}.

Mme la présidente. La parole est à Mme Edwige Diaz.

Mme Edwige Diaz. Je me réjouis du maintien d'un amendement qui incite à la réouverture des petites lignes ferroviaires.

Il répond en effet d'abord à une demande des usagers et des contribuables. Nous ne comptons plus, dans nos circonscriptions, les associations et les collectifs qui s'organisent en faveur des petites lignes fermées en raison de sous-investissement de l'État ni les motions votées par les conseils municipaux pour demander leur réouverture. J'ai une pensée pour

une association très dynamique dans ma circonscription qui milite pour la réouverture de la ligne Blaye-Saint-Mariens et qui attend un geste fort du Gouvernement.

L'amendement répond ensuite à une crainte de démantèlement et de dégradation du service public face à l'ouverture à la concurrence des lignes TER, dont discutent certains conseils régionaux. Dans ce contexte d'incertitude, un tel amendement permettrait un rééquilibrage. Par conséquent, nous le voterons.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 33.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	35
Nombre de suffrages exprimés	34
Majorité absolue	18
Pour l'adoption	15
contre	19

(L'amendement n° 33 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 25 et 81.

La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 25.

M. Guy Bricout. Il propose de supprimer les mots « , le cas échéant, » à la première phrase de l'alinéa 4 et à intégrer ainsi à part entière les cars express aux Serm dans lesquels ils ont toute leur place, au même titre que le transport ferroviaire. En relation avec les liaisons ferrées via des points multimodaux, ils accroissent en effet considérablement la portée des réseaux express, tant par les périmètres géographiques couverts que par les populations concernées. Ils limitent par ailleurs l'exclusion des territoires non desservis par le rail. Ils sont enfin déployés plus rapidement que les projets ferrés, ce qui permet de répondre à l'urgence des besoins. Il convient donc qu'ils fassent pleinement partie des Serm.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 81.

M. Pierre Vatin. Son premier signataire est Nicolas Ray. En supprimant les mots « , le cas échéant, » du quatrième alinéa de l'article 1^{er}, nous inciterions à étudier les relations entre le train et les autres modes de transport, ainsi que la réalisation de connexions multimodales, ce qui me semble indispensable.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous en avons déjà débattu en commission. La proposition de loi traduit la volonté de s'appuyer sur l'ossature ferroviaire : le train doit être la colonne vertébrale des Serm. Le cas échéant – j'assume donc ces termes –, d'autres solutions de mobilité pourraient permettre de leur donner corps et il ne faut en écarter aucune. Nous avons ainsi adopté l'excellent amendement de M. Bruno Millienne sur l'intégration des transports guidés, qui peuvent être complétés par le covoiturage ou les cars express.

Je souhaite donc que les mots « le cas échéant » soient maintenus, car ils permettent d'affirmer notre ambition de voir renaître le transport ferroviaire. Avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je souscris aux propos de M. le rapporteur : le texte doit marquer la priorité qu'il donne au transport public ferroviaire, sans exclure l'examen d'autres pistes ni d'autres solutions, comme les cars express, dont la mise en place sera le plus souvent combinée. La rédaction actuelle me semble équilibrée en ce qu'elle traduit une priorité non exclusive.

Avis défavorable.

(Les amendements identiques n^{os} 25 et 81 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux demandes de scrutin public : l'une, par le groupe Rassemblement national, sur les amendements n^{os} 219 et 82, et l'autre, par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale, sur l'amendement n^o 172.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n^o 220.

M. Pierre Meurin. Par cet amendement, nous voulons insister sur la question de la sécurité. Un sondage réalisé en janvier 2023 indique que 46 % des citoyens, notamment les femmes et les jeunes, ne se sentent pas en sécurité dans les transports en commun. Ce chiffre atteint 50 % en région parisienne, là où l'offre de transport est la plus complète. Parmi les objectifs généraux, nous voulons insister sur la sécurité des pôles d'échanges, en ajoutant des caméras et d'autres dispositifs de sécurité.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'amendement est parfaitement satisfait par l'organisation même de notre système de transport. Cela me permet de rendre un hommage appuyé aux femmes et aux hommes de la Surveillance générale, la « Suge », qui accomplissent un travail exceptionnel pour assurer la sécurité de nos concitoyens. Je vous demande donc de retirer l'amendement ; à défaut, la commission émettra un avis défavorable.

(L'amendement n^o 220, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n^o 219.

M. Pierre Meurin. Sans reprendre l'intégralité du débat sémantique, je souhaite insister sur la question de ce que vous appelez l'autosolisme. Vous parlez de lutte contre l'autosolisme comme on parle de lutte contre le cancer : on désigne ainsi un mal, ce qui constitue une stigmatisation des automobilistes. Or celle-ci est une cause majeure de la crise des gilets jaunes, que nous avons évoqués précédemment. Le ferroviaire est passé de 60 % à 10 % d'utilisation en un siècle, notamment du fait de la politique routière développée depuis quarante ans. D'un seul coup, on voudrait inverser le mouvement. En soi, c'est plutôt une bonne idée, mais on veut le faire au moyen d'une espèce de choc, de cassure, qui désigne les automobilistes comme coupables de la pollution et du dérèglement climatique.

Ce que vous appelez lutte contre l'autosolisme est en réalité une stigmatisation des automobilistes. Dans les zones urbaines, peu de personnes se rendent au travail seules en

voiture. Si elles font l'effort de déposer leur voiture dans un pôle d'échanges multimodal pour prendre le train, il ne faut pas les empêcher de stationner. Faites donc un geste et supprimez de l'article cette référence à l'autosolisme.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous n'avons nullement la volonté de stigmatiser qui que ce soit, mais nous partons d'un principe simple : il est nécessaire d'optimiser les flux de circulation sur la base des infrastructures existantes. Il ne s'agit pas de lutter contre qui que ce soit, mais d'accompagner nos concitoyens dans leur adoption d'autres pratiques. Vous n'aimez pas le terme d'autosolisme ? Soit ! Disons qu'il faut rendre le covoiturage plus simple dans nos territoires, afin de faciliter la connexion avec les services express régionaux métropolitains.

Je vous engage à lire la proposition de loi : rien n'empêche une personne qui arrive seule dans un pôle multimodal de se garer. Il s'agit simplement de prendre acte de la nécessité de changer des pratiques grâce aux services express régionaux métropolitains. Je vous demande donc de retirer l'amendement.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis, pour les mêmes raisons.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin.

M. Pierre Meurin. Vous m'engagez à lire la proposition de loi en sous-entendant que je ne l'aurais pas fait.

M. Bruno Millienne. On peut se poser la question !

M. Pierre Meurin. J'ai lu votre texte et je vous prie de respecter notre travail. J'ai décortiqué l'intégralité de cette proposition de loi, ce qui m'a fort intéressé – je respecte votre travail.

Envisageons les choses concrètement : j'habite dans un village de 3 000 habitants. Pour aller au travail, par exemple, je vais à Nîmes, ce qui implique un trajet en voiture de quarante minutes. Si on installe un pôle d'échanges entre les deux, il faudra que j'aille chercher une ou deux personnes pour faire du covoiturage afin de m'attirer vos bonnes grâces et avoir le droit d'accéder aux aires de stationnement. Cela me paraît un mauvais signal envoyé aux automobilistes, et cela compliquera leurs transports quotidiens, que ce soit pour aller au travail ou emmener leurs enfants à l'école.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Sur ce sujet important, vous me permettez, pour la clarté des débats, de me faire le défenseur de la proposition de loi. Il ne s'agit pas d'interdire aux collectivités ou aux pôles de prévoir des solutions pour ceux qui utilisent encore leur voiture individuelle ; nous ne voulons certainement pas les stigmatiser.

Nous avons longuement débattu de l'article 1^{er}, dont la rédaction est précise. Celle qui a été retenue dispose que les gares et les pôles d'échanges « comprennent des aménagements » particuliers, c'est-à-dire que les nouveaux investissements prioritaires réalisés par les collectivités et adaptés à chaque territoire favoriseront des solutions comme le covoiturage.

Par ailleurs, vous avez une vision étrange ou restrictive de celui-ci. Vous savez que de nombreuses collectivités le favorisent, y compris des communautés de communes ou d'agglomération, pas seulement des très grandes villes – j'ai vu plusieurs projets en ce sens et je me rendrai bientôt dans les Alpes-Maritimes pour observer un projet de cette nature. Il ne s'agit pas d'aller chercher quelqu'un à quarante kilomètres. De plus en plus de collectivités, de toutes sensibilités politiques, organisent des réseaux de covoiturage avec un dispositif semblable aux lignes de bus, et proposent donc des solutions concrètes. Je ne développerai pas davantage, mais la question du covoiturage est plus large que l'angle sous lequel elle nous occupe aujourd'hui.

En ce qui concerne les pôles d'échanges, il s'agit non d'empêcher de prévoir des parkings, y compris pour les personnes qui prennent encore la voiture individuelle, mais de diriger en priorité les investissements vers des solutions complètes.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 219.
(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	27
Nombre de suffrages exprimés	27
Majorité absolue	14
Pour l'adoption	7
contre	20

(*L'amendement n° 219 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Villedieu, pour soutenir l'amendement n° 82.

M. Antoine Villedieu. Il va dans le sens de ceux qu'a défendus Pierre Meurin. Dans un souci de clarté, si vous êtes prêts à sauter le pas, le but est d'ouvrir les parkings relais à tous les véhicules, y compris à ceux qui sont conduits par des personnes qui font le trajet seules.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 82.
(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	27
Nombre de suffrages exprimés	27
Majorité absolue	14
Pour l'adoption	7
contre	20

(*L'amendement n° 82 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n° 221.

M. Pierre Meurin. Je serai bref. Seuls 3 % des déplacements quotidiens se font en covoiturage. Je suis favorable à celui-ci – j'ai fait 200 trajets avec BlaBlaCar...

M. David Valence. C'est passionnant !

M. Pierre Meurin. Je fais donc un usage très régulier du covoiturage. Vous voulez inscrire dans la loi : « Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos. » S'il n'y a pas là une volonté d'exclure les véhicules individuels, je ne sais plus si je sais lire le français. Vous excluez de ces lieux les automobilistes qui sont seuls dans leur voiture – c'est un fait.

Mme Anne-Laurence Petel. Mais non !

M. David Valence. Arrêtez...

(*L'amendement n° 221, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 167, je suis saisie par le groupe Rassemblement national d'une demande de scrutin public.

Sur l'amendement n° 34, je suis saisie par le groupe Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES) d'une demande de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Sylvain Carrière, pour soutenir l'amendement n° 172.

M. Sylvain Carrière. En France, 12 millions de personnes sont en situation de handicap et 15 millions de personnes développent une maladie invalidante. Pourtant, sur les 3 000 gares du réseau SNCF, seules 364 sont accessibles et 730 gares supplémentaires sont inscrites au programme d'accessibilité.

L'absence de solution adaptée pour se déplacer, notamment par les transports en commun, est un facteur d'exclusion majeur des personnes à mobilité réduite, comme en témoigne l'APF France handicap dont j'ai rencontré des membres dans l'Hérault. Agir pour la mobilité, c'est faciliter le quotidien de ces personnes et leur permettre de participer pleinement à la vie sociale.

Pourtant, malgré les nombreux schémas directeurs et les avancées sur les obligations d'accès aux personnes handicapées, la majorité des solutions reposent sur des transports alternatifs, sous forme de navettes. C'est un facteur d'exclusion, car les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap doivent s'y prendre plusieurs jours à l'avance pour réserver ces navettes. De plus, elles n'effectuent pas le trajet dans le même temps que certains transports en commun et sont soumises aux aléas de la route.

Dès lors, pour un projet d'aussi grande envergure, il est nécessaire de mettre au premier plan les objectifs d'accessibilité, donc de les intégrer dans les objectifs de développement des services express régionaux métropolitains. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES. – M. Sébastien Peytavie applaudit également.*)

Non seulement cet amendement rappelle un objectif, mais il doit constituer un signal fort pour mettre en conformité tous les réseaux de transport en commun existants. (*Mêmes mouvements.*)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je partage votre volonté d'intégrer aux objectifs cet aspect essentiel, qui – nous l'avions reconnu lors des travaux en commission – constitue une lacune dans la proposition de loi. Je regrette que nous ne soyons pas parvenus à une rédaction commune, mais le groupe Démocrate présentera un amendement un peu plus complet. Je vous demande donc de retirer l'amendement n° 172 au bénéfice de l'amendement d'Aude Luquet, que présentera Bruno Millienne.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je voudrais dire quelques mots sur l'accessibilité, sujet extrêmement important sur lequel s'engagent de nombreux parlementaires de différentes sensibilités politiques.

Vous avez évoqué avec raison le manque d'investissement et le retard pris en matière d'accessibilité. Pour y remédier, lors de la Conférence nationale du handicap (CNH), j'ai indiqué que, d'ici à 2027, tout le plan de mise en accessibilité des gares nationales serait enfin réalisé. Pour que ce ne soit pas simplement un slogan ou une ambition que n'accompagneraient pas des actes concrets, nous avons multiplié par cinq – comme vous pouvez le constater dans les contrats de plan État-région dont la négociation commence – les crédits de mise en accessibilité. Nous devons accélérer pour que la SNCF, notamment, puisse réaliser cet engagement essentiel auquel je tiens beaucoup. Dès le départ, l'accessibilité aux Serm doit être complète, mais je crois que, soit dit sans intention polémique de ma part, l'amendement n° 124, que présentera M. Millienne, sera plus pertinent pour atteindre le même objectif. Je vous demande donc de retirer l'amendement n° 172 au bénéfice de celui-ci.

Mme la présidente. La parole est à M. Sylvain Carrière.

M. Sylvain Carrière. Nous maintenons l'amendement n° 172. Si l'amendement n° 124 est plus complet, nous le voterons dans un second temps.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 172.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	33
Nombre de suffrages exprimés	32
Majorité absolue	17
Pour l'adoption	15
contre	17

(*L'amendement n° 172 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 222 de M. Pierre Meurin est défendu.

(*L'amendement n° 222, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Rome, pour soutenir l'amendement n° 167.

M. Sébastien Rome. Il vise à préciser que les Serm seront développés dans « l'ensemble de l'aire d'attraction de la métropole », car, par le passé, on a pu constater que de nombreux projets s'arrêtaient à la limite administrative de la métropole. Certes, l'objet du texte est de ne pas s'arrêter à la limite administrative pour faire du report modal sur l'ensemble du territoire et de s'assurer que les Serm permettent d'assurer les transports du quotidien. En commission, nous nous étions demandé si « l'aire d'attraction » urbaine était une expression assez précise pour figurer dans la loi. Depuis, j'ai vérifié et, dès lors que la loi fait souvent référence à des concepts utilisés par l'Insee, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas utiliser celui-ci dans cette proposition de loi.

En outre, cela rappellerait que l'ensemble des territoires, y compris les territoires ruraux, sont concernés par les Serm, sans en exclure pour un motif politique ou en raison d'un oubli malencontreux qui se serait glissé dans le projet.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends votre volonté de vous appuyer sur cette définition. Mais il me semble préférable de préserver les acquis de la LOM et de travailler autour de la notion de bassin de mobilité, que les régions et les autorités organisatrices de la mobilité, notamment, devront définir. Faire le choix de ces bassins, c'est faire celui de la concertation auprès des élus locaux, en tenant bien entendu compte des spécificités territoriales. Demande de retrait.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 167.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	31
Nombre de suffrages exprimés	30
Majorité absolue	16
Pour l'adoption	13
contre	17

(*L'amendement n° 167 n'est pas adopté.*)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

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

Mme la présidente. La séance est reprise.

On m'a interrogée sur le temps que devrait prendre l'examen du texte : à ce rythme, vous aurez fini à vingt heures.

Article 1^{er} (suite)

Mme la présidente. L'amendement n° 1 de M. Stéphane Delautrette est défendu.

Le sous-amendement n° 367 de M. Antoine Villedieu est défendu.

(Le sous-amendement n° 367, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 1, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 34.

M. Gérard Leseul. Il vise à substituer à l'alinéa 5 quatre alinéas définissant en ces termes la raison d'être d'un Serm : renforcer sensiblement – et non « doubler » – la part modale des transports publics ; désenclaver les territoires ruraux et périurbains insuffisamment reliés aux centres urbains en priorisant la réouverture de lignes ferroviaires existantes ; assurer une fréquence de passage et une amplitude horaire supérieures à celles des services de transports existants.

Nous définirons ainsi des ambitions claires pour l'article 1^{er}.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je tiens à vous rassurer, monsieur Leseul : l'ambition de l'article 1^{er} est clairement définie. Elle consiste à désenclaver les territoires – nous soutiendrons d'ailleurs l'amendement n° 26 de Guy Bricout visant à mieux prendre en considération la ruralité – ainsi qu'à développer la multimodalité, comme l'a rappelé M. le ministre délégué en s'exprimant à propos des transports publics. L'amendement étant satisfait, je vous propose de le retirer.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 34.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	28
Nombre de suffrages exprimés	28
Majorité absolue	15
Pour l'adoption	14
contre	14

(L'amendement n° 34 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 31.

M. Gérard Leseul. Il vise à préciser les ambitions de l'article en y inscrivant explicitement que le désenclavement des territoires concerne à la fois les territoires périurbains et les territoires ruraux. Je prends acte des propos de M. le rapporteur concernant les ambitions de l'article 1^{er} et les précisions à venir par voie d'amendement, mais je crains que l'adoption d'autres amendements nous prive de l'occasion de voter celui de M. Bricout. Je vous propose donc de retenir l'amendement n° 31.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin.

M. Pierre Meurin. Vous avez inscrit dans la loi l'objectif de désenclavement des territoires périurbains et avez souligné l'extension du réseau de transports. Pourquoi ne pas ajouter les mots de « territoires ruraux » ? Cette décision serait pourtant frappée au coin du bon sens ; c'est pourquoi nous voterons évidemment l'amendement. Je ne comprends pas votre réticence à parler de ruralité : c'est à croire que ce terme vous est tellement étranger qu'il ne vous intéresse pas !

M. Vincent Thiébaud. Oh !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous avez expliqué que vous habitiez dans une commune de 3 000 habitants. Pour ma part, j'habite le village de Cornillon-Confoux, dont la population compte 1 400 habitants. Personne ici ne détient le monopole de la ruralité ! *(MM. Bruno Millienne, Vincent Thiébaud et David Valence applaudissent.)*

Je le répète, nous soutiendrons l'amendement de Guy Bricout, très bien rédigé, qui prend en considération l'ensemble de ces aspects. L'ordre d'examen des amendements ne dépend malheureusement pas de moi : je vous invite donc à attendre l'amendement n° 26, qui nous donnera l'occasion de débattre du désenclavement des territoires ruraux.

M. David Valence. Très bien !

(L'amendement n° 31 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 106 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 106, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 229 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n° 229, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur les amendements identiques n°s 83 et 226, je suis saisie par le groupe Rassemblement national d'une demande de scrutin public.

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

Sur les amendements identiques n°s 26, 30, 98 et 122, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

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

L'amendement n° 169 de Mme Manon Meunier est défendu.

(L'amendement n° 169, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n° 186.

M. Pierre Meurin. Mon collègue Nicolas Dragon, élu de l'Aisne, est à l'initiative de cet amendement, qui tend à compléter la liste des objectifs visés par la création des Serm en mentionnant l'objectif de décentralisation des aires urbaines à forte densité démographique. En effet, l'offre multimodale de transports collectifs apportée par les Serm permettra le désenclavement de territoires jusqu'ici insuffisamment reliés aux centres urbains.

M. David Valence. C'est bien de le reconnaître !

M. Pierre Meurin. En effet, les centres urbains sont densément peuplés : par exemple, les deux seules agglomérations de Laon et de Saint-Quentin regroupent plus de 55 % de la population totale du département de l'Aisne. L'accessibilité accrue induite par la création des Serm permettra de décentraliser de tels territoires. Il s'agit là d'un objectif majeur qui doit nous pousser à améliorer la qualité des transports du quotidien. Aussi convient-il de le mentionner dans l'article 1^{er}.

(L'amendement n° 186, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Villedieu, pour soutenir l'amendement n° 87.

M. Antoine Villedieu. Les Serm ne doivent pas être employés comme une arme contre l'usage de la voiture individuelle. Il serait irréaliste d'espérer que le report modal soit total, surtout dans les territoires ruraux. Je parle en connaissance de cause, car je suis élu de la Haute-Saône, un territoire dont la ville-préfecture compte moins de 15 000 habitants. Ma circonscription comprend 306 communes, dont plus de 200 ont une population inférieure à 500 habitants.

Pour que l'offre des Serm soit adaptée et véritablement bénéfique à nos concitoyens, elle doit être complémentaire plutôt qu'exclusive des moyens de transport individuels. L'objectif n'est pas de contraindre les Français, mais de les aider. L'amendement vise donc à faire faire de la complémentarité des modes de transport publics et individuels un des objectifs des Serm.

(L'amendement n° 87, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 228 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n° 228, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n° 225.

M. Pierre Meurin. Il concerne la pollution de l'air. Dans le cadre de mon combat contre les ZFE, j'ai pris connaissance d'études récentes qui démontrent que le métro parisien expose ses usagers à une concentration de particules fines cinq fois supérieure au seuil que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande de ne pas dépasser. Autrement dit, stigmatiser les automobilistes en les traitant comme les principaux pollueurs relève d'une approche incomplète,

voire incorrecte. En effet, les transports en commun parisiens représentent une source de pollution considérable et un danger sanitaire avéré.

Il s'agit donc d'un amendement d'appel, ou plutôt d'une question. Monsieur le ministre délégué, comment comptez-vous agir ? Quel plan élaborerez-vous avec les collectivités territoriales pour réduire la pollution dans les transports en commun ?

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous sommes effectivement engagés dans une démarche consistant à améliorer la qualité de l'air. Votre amendement fait mention des particules fines d'un diamètre de 2,5 microns, dites PM_{2,5}, mais il serait tout aussi légitime de parler, par exemple, des PM₁₀. Je vous renvoie aux excellents travaux menés par notre collègue Jean-Luc Fugit ainsi qu'au plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, publié par arrêté le 8 décembre 2022. Toutefois, il est vrai qu'il revient à la représentation nationale d'accompagner ces politiques publiques, de sorte à améliorer les conditions de circulation de nos concitoyens. Demande de retrait.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis. Par définition, le développement des transports collectifs et des transports décarbonés vise – comme les ZFE, d'ailleurs, mais ne rouvrons pas ce débat – à lutter contre la pollution de l'air. Il s'agit là d'un objectif intrinsèque.

S'agissant de la qualité actuelle de l'air dans les transports en commun, en particulier dans le métro parisien, j'aurai l'occasion d'annoncer plusieurs mesures complémentaires dans les semaines qui viennent. Je me félicite que l'autorité organisatrice des transports (AOT), en l'occurrence la région Île-de-France, ait également annoncé, par la voix de Valérie Pécresse, des mesures visant à accélérer la réduction des émissions de particules. Il s'agit notamment de mieux filtrer les particules issues du système de freinage, ou encore d'identifier avec précision les différentes sources des émissions de particules, comme s'y emploie la RATP – en effet, de nombreuses métropoles dans le monde disposent de données encore insuffisantes. Nous agissons activement pour atteindre ces différents objectifs.

(L'amendement n° 225 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 83 et 226.

La parole est à M. Antoine Villedieu, pour soutenir l'amendement n° 83.

M. Antoine Villedieu. L'un des objectifs des Serm réside, selon vos termes, dans « la lutte contre l'autosolisme ». On peut dire que vous savez faire rêver les Français ! Je sais que la majorité présidentielle peine à renoncer aux mauvaises habitudes qu'elle a prises dès 2017, mais rien ne vous oblige à vous fixer systématiquement pour objectif de « lutter contre » quelque chose.

Ce n'est pas par plaisir que les Français prennent seuls leur voiture. Dans de nombreux territoires, il est impossible d'avoir recours au covoiturage pour les trajets quotidiens. Pour nombre de nos concitoyens, l'autosolisme n'est pas un luxe – je rappelle que les prix de l'essence, des péages et de l'entretien du véhicule plombent le budget des ménages –, mais le seul mode de transport possible. Vous

tapez déjà suffisamment sur les automobilistes pour ne pas en faire un projet ; aussi proposons-nous de supprimer les mots « la lutte contre l'autosolisme ».

Mme la présidente. L'amendement n° 226 de M. Pierre Meurin est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je vous renvoie à l'excellent plan covoiturage lancé par M. le ministre délégué, qui prouve notre volonté d'accompagner tous les Français, quel que soit le territoire qu'ils habitent. M. Meurin illustre d'ailleurs le succès, puisqu'il a rendu public le nombre de trajets en covoiturage qu'il a lui-même effectués par l'intermédiaire d'une plateforme bien connue. Avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis. Comme l'a dit M. le rapporteur, personne ne détient le monopole de la ruralité, ni celui du cœur. Effectivement, l'utilisation de la voiture individuelle représente pour de nombreux Français non un choix, mais une contrainte et un coût. Sans vouloir ouvrir un débat sémantique, je rappelle que lutter contre l'autosolisme ne signifie pas lutter contre les autosolistes ni contre les automobilistes, mais au contraire leur offrir des solutions. La création des Serm en fait partie, tout comme le covoiturage – je suis ravi d'entendre que vous y avez recours et j'espère que vous bénéficiez à ce titre des aides gouvernementales –, mais il ne saurait exister de solution miracle qui réponde à toutes les situations. Aussi travaillons-nous à développer pragmatiquement des offres de transport complémentaires.

Évitons donc de provoquer une polémique infondée en laissant entendre que certains sont les amis des automobilistes, quand d'autres les stigmatisent. Nous sommes tous à la recherche de solutions. Je ne vous livrerai pas le détail de mon histoire familiale, mais sachez que ma maman habite dans une commune de moins de 4 000 habitants, prend la voiture au quotidien et serait bien contente de disposer de solutions plus économiques, comme le covoiturage. J'espère que les Serm rempliront cet objectif.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Très bien !

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 83 et 226.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	26
Nombre de suffrages exprimés	26
Majorité absolue	14
Pour l'adoption	6
contre	20

(Les amendements identiques n°s 83 et 226 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements n°s 26, 30, 98, 122, et 224.

Les amendements identiques n°s 26, 30, 98 et 122 font l'objet d'un sous-amendement.

La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 26.

M. Guy Bricout. Cet amendement concerne la ruralité, dont nous traitons beaucoup ; il vise à insérer les mots « périurbains et ruraux » à l'alinéa 5.

Les Serm ont pour objectif d'améliorer la qualité des transports du quotidien et de verdir la mobilité. Ils doivent en outre permettre de désenclaver les territoires. Or nous redoutons que seules les zones urbaines et périurbaines soient incluses dans le périmètre géographique des futurs Serm, laissant ainsi de côté la ruralité. Pourtant, dans ces zones peu denses, les systèmes de transport collectif sont plus faiblement développés, ou sont souvent conçus pour des publics spécifiques ; les solutions alternatives à la voiture sont quasi inexistantes.

Ces territoires sont pourtant, eux aussi, concernés directement ou indirectement par les nouvelles contraintes résultant du verdissement des transports – la hausse du prix des carburants et l'instauration de ZFE, notamment. Il est donc légitime qu'ils bénéficient également d'une solution alternative en matière de transport.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 30.

M. Gérard Leseul. Nous, membres du groupe Socialistes et apparentés, nous sommes exprimés sur ce sujet dès l'examen du texte en commission, et avons déposé plusieurs amendements visant le même objectif : mentionner la ruralité et les zones périurbaines à l'article 1^{er}. Je ne peux que partager l'argumentation de M. Bricout.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 98.

M. Pierre Vatin. Je souscris à ces arguments. La ruralité ne doit pas être oubliée ; comme vous l'avez indiqué tout à l'heure, je ne doute pas que des résultats concrets seront visibles rapidement.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 122.

M. Bruno Millienne. Ne faisons pas durer les débats éternellement. Cet amendement a été excellemment défendu par M. Bricout.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 371 de M. Antoine Villedieu est défendu.

L'amendement n° 224 de M. Pierre Meurin est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements et le sous-amendement ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous en arrivons enfin à ces amendements essentiels, qui montrent notre volonté de tenir compte des remarques, formulées notamment en commission, sur la nécessité de prendre en considération les territoires périurbains et ruraux. Nous voulons que les Serm s'appuient sur l'ossature ferroviaire, mais aussi qu'ils désenclavent des territoires plus reculés. Messieurs Bricout et Vatin, j'émetts donc un avis favorable à vos amendements – Mme Brulebois en avait déposé un identique –, car nous vous tendons la main et voulons accroître l'ambition des Serm. L'avis est défavorable sur le sous-amendement de M. Villedieu.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je souscris à ces arguments et salue le travail des auteurs des amendements – celui de M. Bricout, notamment. Mon équipe me conseillait d'exprimer un avis de sagesse, mais j'ai été sensible au travail mené dans un esprit constructif, aux arguments exposés à l'instant. J'émet donc un avis favorable sur ces amendements, défavorable sur le sous-amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Rome.

M. Sébastien Rome. Nous voterons en faveur de ces amendements, car un surcroît d'intervention publique est nécessaire dans le monde rural. Il est bon que celui-ci bénéficie des Serm, même si nous aurions aimé que vous soyez également favorables à une autre de nos propositions en sa faveur, celle de réguler l'installation des médecins.

Comme cela a été indiqué à la tribune, il conviendra d'être vigilant pour éviter de reproduire l'erreur qui a consisté à concentrer les moyens de mobilité à Paris avant de les exporter dans les autres métropoles; celles-ci sont devenues autant de petits Paris, au détriment des autres zones, véritables déserts en matière de mobilité. Il est donc absolument nécessaire que les territoires ruraux bénéficient des Serm. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

Mme la présidente. La parole est à M. David Valence.

M. David Valence. Ces amendements s'inscrivent dans l'esprit du texte. Je le répète, avec les Serm, il s'agit non pas de faire circuler des trains ou des cars à l'intérieur d'une métropole, mais entre celle-ci et les territoires périphériques, en la reliant aux villes moyennes et petites. Nous répondons ainsi à nos concitoyens qui habitent à Alès, à Saint-Dié-des-Vosges ou à Thionville, et veulent pouvoir se rendre facilement à Montpellier, à Strasbourg, à Nancy ou à Metz.

Ce texte vise profondément à désenclaver les territoires ruraux et les villes moyennes, en redistribuant les moyens de transport, ou du moins en donnant aux régions les moyens pratiques de le faire. De fait, c'est leur volonté – avec celle des métropoles et des intercommunalités – qui déterminera tout, car ce sont les régions qui décideront combien de trains et de cars circuleront et vers quelle commune. Même si ces amendements identiques sont excellents, ne nous substituons pas aux collectivités.

(Le sous-amendement n° 371 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 26, 30, 98 et 122.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	36
Nombre de suffrages exprimés	36
Majorité absolue	19
Pour l'adoption	36
contre	0

(Les amendements identiques n°s 26, 30, 98 et 122 sont adoptés; en conséquence, l'amendement n° 224 tombe.)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 124, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à Mme Mathilde Paris, pour soutenir l'amendement n° 164.

Mme Mathilde Paris. Il vise à assigner un périmètre exact – de 100 kilomètres – aux services express régionaux métropolitains. Dans ma circonscription, la ville de Gien n'est plus reliée par le train à la métropole d'Orléans. La petite ligne entre ces deux villes a été abandonnée et les projets pour la remettre en service ont malheureusement échoué. Nous voulons obtenir la garantie qu'une commune telle que Gien, qui perd des habitants à cause de son enclavement – 1 000 en cinq ans – pourra bénéficier des Services express régionaux métropolitains.

Je vous entends répéter depuis tout à l'heure que le but de ce texte est de désenclaver les territoires ruraux, mais alors que les paroles s'envolent, les écrits restent : confirmez-le dans le texte même.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous me donnez l'occasion de souligner notre travail : alors qu'initialement le texte évoquait seulement le désenclavement du territoire, un amendement construit collectivement, après l'examen du texte en commission, nous a permis d'aller plus loin, en mentionnant le périurbain et la ruralité. Il ne semble donc pas nécessaire de préciser que les Serm couvriront une distance de 100 kilomètres : votre amendement est parfaitement satisfait. Et oui, un écrit restera, si nous votons cette proposition de loi, comme je l'espère.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Faisons confiance. Les projets devront être définis au cas par cas – ils couvriront parfois la distance que vous évoquez, parfois moins, parfois davantage. Il faut donner cette flexibilité aux collectivités qui construiront les projets, avant que l'État ne les valide de manière parfaitement transparente, comme le prévoit le texte. Même si j'entends votre argument, maintenons le donc en l'état. Avis défavorable.

(L'amendement n° 164 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 147 de M. Jorys Bovet est défendu.

(L'amendement n° 147, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne, pour soutenir l'amendement n° 124.

M. Bruno Millienne. Cet amendement a été évoqué par nos collègues du groupe La France insoumise tout à l'heure. Il vise à permettre « une meilleure accessibilité [des transports], notamment pour les personnes en situation de handicap ». Alors que nous ne devrions plus avoir besoin d'en traiter depuis la loi du 11 février 2005, nous avons malheureusement pris beaucoup de retard en la matière, comme je l'ai constaté personnellement...

M. Sébastien Peytavie. Moi aussi !

M. Bruno Millienne. ...dans ma circonscription – il a fallu batailler ferme pour maintenir l’accessibilité aux personnes handicapées de la gare d’Épône. Je ne doute pas que cet hémicycle dans son intégralité votera pour cet amendement, car c’est un sujet d’intérêt national.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis très favorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Si je pouvais ajouter un superlatif, je le ferais. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Rome.

M. Sébastien Rome. Je trouve simplement dommage que nous n’ayons pas adopté l’amendement n° 172, qui visait un objectif concordant.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Je m’associe au regret exprimé par M. Rome. Même si je remercie bien évidemment ceux de nos collègues qui ont déposé cet amendement, quelle est la différence entre celui-ci et le n° 172 ? Leur rédaction est identique, simplement, l’un vise à modifier l’alinéa 5, l’autre l’alinéa 4. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES et GDR-NUPES.*)

D’ailleurs, l’exposé sommaire de l’amendement défendu par M. Millienne mentionne simplement les « nouveaux modes de transport », alors que celui du n° 172 avait une portée plus large.

Monsieur le rapporteur, vous pouvez préférer modifier l’alinéa 5, mais il me semble que, fondamentalement, cela ne change rien et qu’il aurait été élégant de soutenir l’amendement n° 172 plutôt que de voter contre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Si nous nous satisferons de l’adoption de l’amendement, malgré le regret exprimé à l’instant par mes collègues, je voudrais, monsieur le ministre délégué, souligner l’urgence de la situation.

Comme vous l’indiquez vous-même, les infrastructures de nos gares – en milieu urbain et en milieu rural, *a fortiori* – sont inadaptées aux personnes handicapées, bien sûr, mais aussi aux personnes âgées. Je vous demande de traiter cette urgence au plus vite grâce à des aménagements adéquats. Ces situations d’exclusion ne sont plus supportables.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Peytavie.

M. Sébastien Peytavie. J’ai l’occasion d’en discuter régulièrement avec M. le ministre délégué : nous sommes très loin du compte ! De nombreuses gares ne sont pas accessibles aux personnes en situation de handicap ; il faut souvent faire des détours impossibles pour passer d’une voie à l’autre.

Lors du travail sur l’accessibilité, il ne faudra pas oublier que beaucoup de personnes en situation de handicap ont aussi besoin de la présence d’êtres humains dans les gares, même les petites. La tendance actuelle, pour accroître leur autonomie, est d’installer des appareils automatiques partout et de s’appuyer sur les taxis. Il faut donc veiller à la formation des employés de la SNCF sur la question du handicap – j’ai été victime de leurs lacunes à de nombreuses reprises.

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

M. Bruno Millienne. Je ne veux pas qu’on crée une polémique, mais qu’on soit précis. Je le regrette, monsieur Leseul, mais notre amendement est plus large que l’amendement n° 172, qui n’était relatif qu’au stationnement des personnes à faible mobilité ou en situation de handicap – raison pour laquelle il a été rejeté, d’ailleurs. S’il avait été aussi large que le nôtre, il n’y aurait eu aucun problème car la question des personnes à faible mobilité ou en situation de handicap ne fait pas débat dans cet hémicycle. Vous nous faites un mauvais procès !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Puisqu’il est question d’élégance et d’esprit constructif, je salue, au nom du Gouvernement, les travaux qui ont été menés : ils témoignent tous d’un engagement collectif. Le but recherché est l’efficacité. Je ne cherche pas à vous opposer les uns aux autres, mais cet amendement propose le dispositif le plus efficace.

L’accessibilité est plus difficile à organiser sur les réseaux historiques que sur les Serms, où elle doit faire partie du projet dès sa conception. Je l’ai dit lors de la Conférence nationale du handicap, je le répète devant la représentation nationale : depuis de longues décennies, nous ne sommes pas au rendez-vous. Je souhaite que l’on accélère la mise en accessibilité des réseaux, des infrastructures, en particulier des gares, qui n’est pas assez rapide.

Du reste, nous joignons le geste à la parole puisque les crédits alloués aux transports publics seront multipliés par cinq dans les contrats de plan État-région pour, enfin, atteindre l’objectif en 2027 – celui-ci aurait dû être atteint l’an prochain. Les travaux d’accessibilité réalisés par la SNCF et financés par l’État devront faire l’objet d’un suivi.

Monsieur Peytavie, vous l’avez répété à juste titre, ce n’est pas seulement une question d’infrastructures ou d’équipements, il s’agit également de fournir un service, de former des agents afin qu’ils facilitent l’accès aux trains – à plusieurs reprises, vous m’avez sensibilisé à cette question, je vous en remercie. C’est la raison pour laquelle les personnes peuvent réserver désormais des prestations d’assistance jusqu’à vingt-quatre heures avant leur voyage – le délai était auparavant de quarante-huit heures, je parle sous votre contrôle. Désormais, le système, qui simplifie la vie de nombreux usagers, fonctionne mieux et cela ne pourra que s’améliorer dans les prochaines semaines. Cette mesure constitue une étape importante qui devrait nous réunir.

Mme la présidente. Je mets aux voix l’amendement n° 124.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	32
Nombre de suffrages exprimés	32
Majorité absolue	17
Pour l’adoption	32
contre	0

(*L’amendement n° 124 est adopté.*)(*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES et Écolo-NUPES.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Manon Meunier, pour soutenir l’amendement n° 170.

Mme Manon Meunier. Il y a quelques semaines, le Gouvernement a promis 100 milliards d'euros pour le ferroviaire – il avait refusé de conserver l'amendement visant à octroyer 3 milliards au ferroviaire lors du recours au 49.3 sur le budget. Nous avons appris ensuite que ces dépenses s'étaleraient sur une vingtaine d'années, ce qui nous a fait relativiser. Puis Emmanuel Macron a annoncé que ces crédits seraient alloués aux projets de RER métropolitain. Nous avons été rassurés de savoir qu'Emmanuel Macron continuait sur sa lancée : il souhaite que ce soient toujours les mêmes qui soient desservis, les grandes métropoles au détriment des territoires ruraux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

M. David Valence. Quelle mauvaise foi, c'est incroyable !

Mme Manon Meunier. Chers collègues, vous nous dites que vous prendrez en considération ces territoires ruraux ; nous accueillons cette annonce avec joie. Dans ces conditions, nous pourrions voter ensemble cet amendement, qui vise à ajouter la lutte contre la désertification à la liste des objectifs visés par la création des Serm. Nous vous mettons en garde contre un cercle vicieux : à force de toujours privilégier les métropoles, on assiste, dans les territoires ruraux, à une détérioration des services publics (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES*), notamment des transports, des hôpitaux et des écoles. Par conséquent, de moins en moins de personnes, de médecins ou de professeurs s'installent dans nos territoires.

Par cet amendement, nous souhaitons nous assurer que les 100 milliards ruisselleront vers les territoires ruraux. Ainsi, ma circonscription de la Haute-Vienne pourrait enfin bénéficier d'un réseau de transport en commun décent. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES et Écolo-NUPES.*)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je ne reconnais pas Manon Meunier, dont les propos sont d'habitude plus constructifs.

M. Damien Maudet. Oh là là ! C'est une mise en cause personnelle !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Pour vous convaincre, je vous renvoie au plan France ruralités, annoncé hier par la Première ministre, accompagnée du Président de la République. Il vise notamment à faire une priorité de la mobilité dans les territoires ruraux, en lui allouant 90 millions d'euros. Nous n'oublions personne.

Par ailleurs, ce texte traite de la question du désenclavement des territoires. À ce titre, nous avons voté des amendements identiques, déposés par de nombreux groupes, relatifs aux territoires périurbains et ruraux – là encore, je ne vous reconnais pas, car, d'habitude, vous suivez les débats avec attention. Votre amendement étant satisfait, je vous invite à le retirer.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Vous rejoignez le débat, je ne reviendrai pas sur tous les épisodes précédents. Il est clairement établi – et cette opinion est partagée – que les Serm constituent précisément un outil de désenclavement. Je ne reviens pas sur les travaux en commission, menés hors de ma présence, qui ont permis de préciser de manière claire et équilibrée que tel serait précisément leur objet. Les Serm ne sont pas destinés aux cœurs de villes,

souvent mieux desservis, même s'il y a encore des efforts à faire, mais aux territoires qui n'ont pas la chance de disposer de solutions de transport public. Vous devriez le saluer.

La Première ministre a annoncé un plan prévoyant 100 milliards pour le ferroviaire d'ici 2040 – c'est écrit noir sur blanc dans le discours qu'elle a prononcé à la fin du mois de février. Étant donné qu'il existe d'autres modes de transport, cela signifie qu'un montant plus important sera alloué aux transports publics. C'est une ambition assumée à long terme. Bref, si nous voulons être concrets, des jalons, sous forme sonnante et trébuchante, ont été posés.

Vous devriez saluer les contrats de plan État-région. C'est la première fois que plus des deux tiers des crédits sont consacrés aux transports publics et ferroviaires, dont une grande partie sera allouée à l'instauration des services express régionaux métropolitains, dès la fin de cette année. Si l'ambition du texte est très forte, les Serm ne sont pas le seul outil de décarbonation des transports : citons l'investissement dans les véhicules électriques et dans des solutions de transport dans les zones rurales, ainsi que le prévoit le plan France ruralités présenté hier. Nous aurons encore l'occasion d'en discuter. Parvenir à un consensus sur cette question est peut-être trop demander, mais j'espère un large soutien pour que nous puissions avancer. Ensuite, viendront les débats budgétaires. Le plan de 100 milliards prend forme, notamment avec l'instauration des Serm. Avis défavorable. (« Très bien ! » sur les bancs des commissions.)

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

M. Damien Maudet. Contrairement à M. le ministre délégué, je reconnais bien là ma collègue Marion Meunier, qui se bat contre la désertification des petits territoires. Petits par la somme : 90 millions d'euros leur seront alloués contre 100 milliards aux métropoles – soit mille fois plus. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

M. David Valence. Non !

M. Bruno Millienne. Ces montants se cumulent !

M. Damien Maudet. Pourtant, c'est ce que vous nous dites. Ainsi, à un moment donné, nous sommes obligés de nous poser des questions. Dans la Haute-Vienne, où vous vous êtes rendu, monsieur le ministre délégué, certaines lignes de TER sont coupées, d'autres sont mal entretenues, ou menacées. Nous réclamons un vrai maillage dans ces territoires et que tous les moyens ne soient pas toujours alloués aux métropoles. (*Mêmes mouvements.*)

De nombreuses personnes nous disent qu'elles doivent partir vivre à Bordeaux pour travailler car il existe un réseau de transport. Nous devons mettre le paquet sur toutes les villes, notamment Limoges, et pas uniquement sur les grandes métropoles. Inscrire la lutte contre la désertification dans le texte représenterait un engagement de votre part en la matière. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je vous remercie de reconnaître mon engagement sur le terrain, notamment pour Limoges et la Haute-Vienne. Ne nous lançons pas aujourd'hui dans un débat qui serait trop long. Je l'ai dit ce matin – Mme Meunier n'était pas encore présente –, il est important que nous débattions des 100 milliards d'euros. Par ailleurs, de nombreux groupes ont exprimé le souhait de discuter d'un projet de loi de programmation ; j'ai proposé

d'échanger avec chacun d'entre eux pour élaborer éventuellement ce texte. J'espère que nous poursuivrons dans cette voie.

Quoi qu'il arrive, nous déroulerons le plan des 100 milliards parce que nous en avons besoin. Je ne veux pas laisser planer la moindre ambiguïté sur le sujet : les investissements dans les Serm, qui ne sont pas destinés aux seuls métropoles et cœurs de ville, ne se limiteront pas aux 800 millions d'euros alloués par l'État dans le cadre des contrats de plan État-région. Du reste, des investissements sont déjà réalisés.

Nous sommes en train d'investir 2,5 milliards d'euros, budget entièrement pris en charge par l'État, pour moderniser le réseau et renouveler les trains de la liaison Paris-Orléans-Limoges-Toulouse – Polt –, à laquelle je tiens beaucoup. Il en va de même pour la liaison Paris-Clermont-Ferrand. La semaine dernière, j'étais à Bordeaux où j'ai annoncé que 500 millions d'euros seraient consacrés au rachat de nouvelles rames. Cette somme ne sera pas allouée aux Serm. Il s'agit de desservir des villes, des départements ou des régions mal desservis et enclavés, par exemple le long des lignes Bordeaux-Marseille ou Polt, qui pâtissent d'un sous-investissement. Les Serm sont importants mais ils ne répondent qu'en partie à ce problème.

(L'amendement n° 170 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 187 de M. Nicolas Dragon est défendu.

(L'amendement n° 187, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Villedieu, pour soutenir l'amendement n° 86.

M. Antoine Villedieu. En 2023, pour un trajet de 10 kilomètres entre son domicile et le travail, un Parisien passe en moyenne 109 heures, soit plus de quatre jours entiers, dans les bouchons ; un Bordelais, 94 heures et un Lyonnais, 83 heures – ce ne sont que des moyennes. Ces embouteillages quotidiens accentuent considérablement le fossé entre les métropoles et les territoires périphériques car, en rendant les métropoles presque impénétrables, ils sont dissuasifs. Les Serm doivent donc avoir aussi pour objectif de réduire ces embouteillages.

(L'amendement n° 86, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 192, je suis saisie par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale d'une demande de scrutin public.

Sur les amendements n°s 107 et identiques, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

L'amendement n° 190 de M. Nicolas Dragon est défendu.

(L'amendement n° 190, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Peytavie, pour soutenir l'amendement n° 196.

M. Sébastien Peytavie. Par cet amendement, nous voulons rappeler que les Serm ne seront utiles à la transition énergétique que s'ils permettent d'accélérer le report modal. Créer une nouvelle infrastructure n'aidera pas le climat. Il faut impérativement que les Serm contribuent à réduire la place de la voiture.

Nous proposons donc d'ajouter l'objectif de report modal, c'est-à-dire le fait d'encourager les usagers à emprunter les transports publics et collectifs plutôt que leur véhicule particulier. Le report modal participe à l'objectif de réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre ; en effet, les véhicules particuliers sont responsables de 54 % des émissions de gaz à effet de serre liées à la circulation routière, selon le Commissariat général au développement durable – CGDD.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement est parfaitement satisfait. L'article 1^{er} prend en considération tous les modes de transport visant à encourager le report modal, que ce soit le transport guidé, le transport fluvial, les cars express ou encore le covoiturage. Je vous invite donc à le retirer.

(L'amendement n° 196, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 227 et 231 de M. Pierre Meurin sont défendus.

(Les amendements n°s 227 et 231, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Edwige Diaz, pour soutenir l'amendement n° 230.

Mme Edwige Diaz. Nous souhaitons que la proposition de loi n'oublie personne, c'est pourquoi nous appelons l'attention du Gouvernement sur le fait que des usagers tentés d'utiliser les Serm pourraient en être dissuadés par l'impossibilité de garer correctement leur véhicule aux abords des gares. Cet amendement vise donc à la création de places de stationnement sécurisées et dont le tarif soit abordable.

Mme Anne-Laurence Petel. C'est vrai qu'on n'y avait pas pensé...

Mme Edwige Diaz. À défaut, le texte pourrait se révéler contre-productif, voire entraîner un gaspillage d'argent public.

(L'amendement n° 230, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Damien Maudet, pour soutenir l'amendement n° 192.

M. Damien Maudet. Les Serm doivent profiter non seulement aux métropoles, mais aussi aux autres établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Peut-être m'accuserez-vous d'en faire une marotte, mais, encore une fois, le fait qu'ils ne desserviront que les grandes villes pose problème. La Haute-Vienne, dont nous avons parlé tout à l'heure, offre nombre d'initiatives : nous développons le tram-train, nous cherchons à ce que les TER fassent halte au Palais-sur-Vienne, où vous êtes venu, monsieur le ministre délégué. Néanmoins, des liaisons vers l'ouest du département

ont été coupées et des trains allant vers le sud, dans la direction d'Eymoutiers, sont menacés. Nous aimerions donc que l'argent promis permette des investissements de l'État en ce sens. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*) Sinon, tout sera pour Bordeaux, et Limoges n'aura pas grand-chose ! Au lieu que tout soit donné à ceux qui ont déjà beaucoup, il convient, je le répète, de partager, afin que quelque chose revienne à la Haute-Vienne, au Limousin – et aux autres coins de territoire du même ordre, car je ne suis pas chauvin. (*Mêmes mouvements.*)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Vous n'êtes pas chauvin, monsieur le député, mais je choisirai tout de même des exemples qui concernent votre territoire : lorsque je décide de rétablir un arrêt de train à La Souterraine, de porter de neuf à onze le nombre des allers-retours quotidiens (*M. David Valence applaudit*) et, à votre demande et à celle de plusieurs de vos collègues, d'étudier la possibilité d'aller jusqu'à quatorze pour la desserte de Limoges, ce dont j'ai encore discuté cette semaine avec le président du conseil départemental, tout cela ne se retrouve pas pour autant dans la proposition de loi. Ces sujets n'ont pas de rapport direct avec les Serm ; en revanche, ils sont intégrés au plan d'investissement de 100 milliards d'euros. Merci de me donner l'occasion de le redire : le texte n'est qu'une pierre de la cathédrale d'investissements que nous bâtissons en faveur du transport public,...

M. Guillaume Kasbarian. Exactement !

M. Clément Beaune, ministre délégué. ...ce qui n'empêche pas qu'il constitue une réponse essentielle, et pas seulement à l'adresse des grandes villes. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

M. Bruno Millienne. Très bien !

Mme la présidente. Par conséquent, monsieur le ministre délégué, avis défavorable ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Avis défavorable.

M. Bruno Millienne. Complètement !

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

M. Damien Maudet. Je vous parle des transports internes à la Haute-Vienne, et vous me répondez en évoquant la ligne Polt. Il est vrai que celle-ci pose également problème : le trajet Paris-Limoges dure trente minutes de plus qu'auparavant ! Reste que se rendre à Paris ou à Vierzon n'est pas l'unique objectif des Limousins : ils ne cherchent pas seulement à sortir de leur territoire, il leur arrive également de se déplacer au sein de celui-ci ! Certes, la ligne Polt a fait l'objet d'investissements, mais comment aider la communauté urbaine de Limoges à organiser la desserte des zones périphériques, voire rurales ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 192.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	32
Nombre de suffrages exprimés	31
Majorité absolue	16
Pour l'adoption	17
contre	14

(*L'amendement n° 192 est adopté.*)(*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES, ainsi que sur quelques bancs du groupe RN.*)

Mme la présidente. Mes chers collègues, vous avez été plusieurs à m'interroger. Nous devons encore étudier 190 amendements : je sais bien qu'il m'arrive d'accomplir des choses extraordinaires, mais, en l'occurrence, je ne vois pas comment l'examen du texte pourrait être achevé avant treize heures.

M. Guillaume Kasbarian. Sauf si les amendements sont retirés !

Mme la présidente. Les amendements n°s 163 de Mme Mathilde Paris et 127 de M. Antoine Villedieu sont défendus.

(*Les amendements n°s 163 et 127, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Mathilde Paris, pour soutenir l'amendement n° 119.

Mme Mathilde Paris. Il vise à fixer aux Serm l'objectif « que le temps de trajet des transports publics collectifs demeure inférieur au temps optimal de trajet routier ». Si nous voulons décarboner, et pour cela convaincre les usagers de recourir à ces nouveaux services, ceux-ci doivent mériter le mot « express » par lequel on les désigne.

(*L'amendement n° 119, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n° 232.

M. Pierre Meurin. Il s'agit d'un amendement de vérité, car j'ai fait mon combat de la suspension des ZFE. Nous parlions tout à l'heure de désertification. J'ai beaucoup aimé, à cet égard, l'amendement n° 192 de Mme Meunier, tant il est vrai que les zones urbaines captent tout : commerces de proximité, professionnels de santé, bassins d'emploi, et j'en passe. Pour accéder à quelque service que ce soit, les habitants de territoires ruraux doivent se rendre en ville : désormais, les plus modestes d'entre eux s'en verront interdire l'entrée ! Il est absolument scandaleux qu'après avoir volé aux Français leurs services, notamment de santé, on les empêche de circuler pour les retrouver. À part le Gouvernement, qui vit dans sa bulle cognitive, personne ne comprend plus l'intérêt du dispositif !

Je demande donc que les ZFE soient suspendues jusqu'à la création des Serm. Tant qu'il n'existe pas de solution de rechange ferroviaire, vous ne pouvez décemment proposer à nos compatriotes de s'endetter de 40 000 euros pour acheter un véhicule électrique – au demeurant très polluant, car les voitures de ce type sont lourdes ; or les particules fines libérées par les freins et suspensions causent 80 % de la pollution de l'air. Les ZFE sont donc complètement à côté de la plaque, à ceci près que, dans la volonté de

stigmatiser automobilistes et ruraux, je reconnais le séparatisme pratiqué par la Macronie à l'encontre, je le répète, des Français les plus modestes.

M. Guillaume Kasbarian. Franchement, ce n'est pas sérieux !

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Premièrement, je ne peux laisser prononcer, entre autres paroles dures, le terme « séparatisme »...

M. Guillaume Kasbarian. Il a raison !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. ...à l'encontre d'une politique qui vise tout simplement à améliorer la qualité de l'air, à faire en sorte que la pollution de celui-ci cesse d'entraîner chaque année 40 000 décès prématurés. Vous faites des ZFE votre obsession ; nous tâchons d'accompagner leur développement. Un cadre a été fixé ; concernant le calendrier, nous avons laissé la main aux collectivités, qui le demandaient. Si certaines veulent aller plus loin et que cela pose problème, c'est à elles qu'il revient de gérer la situation.

Deuxièmement, nous n'imposons pas aux Français de s'endetter de 40 000 euros pour acquérir une voiture électrique. Il existe des dispositifs visant à les aider à financer cet achat : la prime à la conversion, le bonus écologique. Nous sommes en train de travailler, avec M. le ministre délégué et l'ensemble des députés constructifs, au sujet du leasing social. Il conviendrait donc de faire preuve d'un peu plus de discernement, de sortir de la dualité manichéenne, de travailler main dans la main avec ceux qui, encore une fois, ne cherchent qu'à améliorer la qualité de l'air que respirent nos concitoyens. Avis très défavorable.

M. Guillaume Kasbarian. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne, vice-président de la commission.

M. Bruno Millienne. Monsieur Meurin, je ne peux vous laisser colporter de fausses affirmations.

M. Guillaume Kasbarian. Des *fake news* !

M. Bruno Millienne. Si vous vous intéressiez réellement aux travaux menés au sujet des ZFE, vous sauriez que le Gouvernement, que tous les députés, que tous les élus locaux mobilisés pour lutter contre la pollution de l'air font avancer les choses. À la fin de l'année, vous ne pourrez plus continuer d'utiliser ces arguments, car nous aurons trouvé des solutions à peu près partout ! M. le rapporteur vous a parlé du leasing social : nous en disposerons sous peu, y compris sous une forme très sociale. Des solutions émanent du terrain. Ces ZFE sont une chance, une chance pour la mutation de nos façons de nous déplacer, de concevoir les voitures. Leur seule perspective amènera des gens à changer de véhicule dans des conditions acceptables, si bien que nous progresserons vers la décarbonation, vers la diminution des gaz à effet de serre, au-delà même de leur périmètre.

D'ailleurs, elles font l'objet d'une obligation de résultat, non de moyens, et la ligne d'arrivée n'est pas 2025, comme vous essayez de le faire croire, mais 2032. À cette date, les seuils de pollution dans ces zones seront certainement inférieurs à ceux fixés par l'OMS : d'ores et déjà, neuf métropoles n'ont pas besoin de ZFE, car l'OMS ne les considère-

rait pas comme polluées. J'ai du reste une bonne nouvelle pour vous, monsieur Meurin : cette année, la pollution de l'air diminue dans les métropoles !

M. Pierre Meurin et M. Frédéric Boccaletti. Qui n'ont pas encore créé de ZFE !

M. Bruno Millienne. Si, il y en a déjà !

Mme la présidente. Chers collègues, vous avez su rester calmes depuis le début de la matinée !

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis. Vous avez raison, monsieur Meurin, c'est un moment de vérité : ce matin, vous faites tout pour que rien ne change. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe RE. – M. Bruno Millienne applaudit également.*)

Mme Anne Le Héanff. Exactement !

M. Clément Beaune, ministre délégué. Nous sommes pragmatiques : nous assumons le fait que des outils tels que les ZFE, les Serm, constituent des solutions. La pollution de l'air tue chaque année 40 000 Français, même davantage, et elle affecte surtout les plus modestes ! Je veux que nous apportions une réponse, que nous propositions des mesures concrètes. Le Sénat a fait cette semaine un travail intéressant ; des amendements constructifs sont parfois déposés. Vous avez évoqué le prix élevé des voitures électriques : nous œuvrons précisément pour le faire baisser. Soutenez le leasing social, qui deviendra une réalité à l'automne ; soutenez le bonus écologique, que nous avons décidé de réserver aux véhicules construits en France ou du moins en Europe, car cette question touche également à la souveraineté ; soutenez les efforts du Gouvernement afin que la France puisse produire des batteries électriques à moindre prix, ce qui concilierait écologie et économie !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Ils n'aiment pas l'industrie française !

M. Clément Beaune, ministre délégué. Soutenez les Serm ! Il n'est pas vrai que nous puissions, sans les ZFE, lutter efficacement contre la pollution de l'air ; mais pour n'exclure personne, il faut proposer des solutions, comme nous le faisons en matière d'investissement ou de transports publics. L'urgence climatique revêt une importance particulière s'agissant des plus modestes !

M. Bruno Millienne. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin.

M. Pierre Meurin. Monsieur Millienne, vous venez d'annoncer que la pollution de l'air diminue dans les métropoles.

M. Bruno Millienne. Parce que les gens modifient leurs habitudes !

M. Pierre Meurin. Toujours est-il que très peu de ces métropoles ont déjà créé leur ZFE.

M. Bruno Millienne. Ce n'est pas vrai : il y en a onze !

M. Pierre Meurin. J'en déduis que la baisse de la pollution est due non aux ZFE, mais plutôt au renouvellement normal du parc automobile – c'est-à-dire aux constructeurs, qui

créent des modèles moins polluants, et aux Français, qui en font l'acquisition à mesure qu'ils doivent remplacer leur ancienne voiture. Tout cela s'opère naturellement.

M. Bruno Millienne. On les aide !

M. Pierre Meurin. Pas les gens qui achètent, par exemple, un véhicule d'occasion à vignette Crit'Air 2. Vous pourriez d'ailleurs leur verser une prime pour les y inciter ; à défaut, abstenez-vous du moins de les stigmatiser,...

M. Bruno Millienne. Travaillez vos dossiers !

M. Pierre Meurin. ...comme je maintiens que vous le faites par l'intermédiaire des ZFE, lesquelles signifient aux plus modestes que ce sont eux les pollueurs, et qu'ils n'ont pas le droit d'accéder aux services.

M. Bruno Millienne. C'est faux !

M. Pierre Meurin. Vous compensez par des mesurètes telles que le leasing social, l'autorisation du rétrofit électrique, ou des prêts du reste insuffisants pour déterminer les gens à changer de voiture.

M. Bruno Millienne. Qu'est-ce que vous proposez ?

M. Pierre Meurin. Pendant ce temps, vos amis, monsieur Millienne, s'achètent une Range Rover – laquelle, en dépit de sa vignette Crit'Air 1, pollue bien plus qu'une Clio classée Crit'Air 4. Ces gens-là sont favorisés, que voulez-vous ! C'est du reste toute l'absurdité du dispositif Crit'Air, que vous-même avez constatée à l'occasion de votre mission flash consacrée aux mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des ZFE-m. Tout concourt donc à démontrer que l'idée n'est pas mûre. Je ne suis pas contre le fait de trouver des solutions,...

M. Bruno Millienne. Vous n'en apportez pas !

M. Pierre Meurin. ...mais force est de constater que les ZFE constituent – paradoxalement, si je puis dire – une usine à gaz et que, si vous voulez réellement mettre fin à la consommation d'énergies fossiles, vous feriez mieux d'y renoncer.

M. Bruno Millienne. Un peu court, comme chute !

(L'amendement n° 232 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Villedieu, pour soutenir l'amendement n° 84.

M. Antoine Villedieu. Les Serm étant des infrastructures de transport, je me demande ce que viennent faire dans ce texte des questions d'urbanisme comme, à l'alinéa 6, celle de la construction aux alentours des gares. L'amendement, qui vise à supprimer cet alinéa, relève du bon sens : faisons un peu plus confiance à ceux qui sont compétents en matière d'urbanisme, c'est-à-dire les communes et EPCI, et cessons de rogner leurs pouvoirs.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. J'ai du mal à comprendre la cohérence de vos différentes prises de position. Lorsqu'il était question de ZFE tout à l'heure, vous étiez opposés à ce que le calendrier de déploiement puisse être défini par les élus locaux, et vous dites maintenant qu'il faut leur laisser la place qui leur revient dans la politique d'urbanisme et de logement !

S'agissant précisément de l'alinéa 6, j'y tiens pour une raison simple : la proposition de loi nous donne l'opportunité de travailler sur l'aménagement durable des territoires. Or j'assume que nous favorisons la densification urbaine, notamment autour des gares, afin que nos concitoyens puissent être mieux logés et bénéficier de services de proximité ; c'est une politique qu'il faudra accompagner avec beaucoup de conviction. J'émet donc un avis défavorable.

(L'amendement n° 84, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 102.

M. Hubert Wulfranc. Les projets structurants de Serm soulèvent des enjeux d'aménagement du territoire. Alors que vous avez considéré, monsieur le rapporteur, que nous allions à juste titre vers une labellisation de ces projets, nous souhaitons vous interroger sur une possible labellisation de territoires d'aménagement, en lien avec ces Serm. Il y a en effet des enjeux d'aménagement de l'espace public, d'aménagement urbain, de logement et d'équipement auxquels il peut s'avérer particulièrement coûteux de répondre : c'est de quartiers entiers de villes ou de communes que nous parlons. De ce fait, nous aimerions que soit précisé qu'il y aura bien un accompagnement financier de la part de l'État. Cet amendement d'appel souligne l'importance des enjeux soulevés par les projets de Serm.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends tout à fait votre volonté de préciser le soutien de l'État. Vous savez néanmoins que votre amendement – que vous avez d'ailleurs vous-même qualifié d'appel – est parfaitement satisfait par l'action menée par les services de l'État au travers du fonds Vert notamment, par l'Agence de la transition écologique (Ademe) mais aussi par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), qui accompagne les collectivités territoriales en matière d'ingénierie tant technique que financière. Je vous en demande donc le retrait ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 102, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 234 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n° 234, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 38, 107 et 123, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 107 et 123 sont identiques.

La parole est à M. Christian Baptiste, pour soutenir l'amendement n° 38 faisant l'objet d'un sous-amendement n° 334.

M. Christian Baptiste. Il vise à favoriser l'interopérabilité interrégionale des outils numériques des services de mobilité. L'objectif est de garantir un usage facilité des Serm et un haut niveau de service, notamment grâce à un billet unique pour les déplacements intermodaux.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir le sous-amendement n° 334.

M. Gérard Leseul. La rédaction de l'amendement de mon collègue Christian Baptiste est issue des travaux que nous avons menés en commission et d'une longue discussion que nous avons eue ensemble. Je me permets de défendre un sous-amendement visant à le rendre plus compatible avec les réflexions que nous avons eues depuis. Je propose ainsi de substituer au texte proposé les mots « sont mis en œuvre dans des conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique. » On le sait : la comptabilité des billets entre les différents réseaux de transports est l'un des facteurs d'attractivité des Serm. La billettique et l'information qui y est associée sont des sujets essentiels.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 107.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous souhaitons déployer le billet unique ; cette ambition dont nous avons déjà discuté à l'occasion de l'examen de la LOM est partagée avec conviction par le ministre délégué. La possibilité de passer facilement d'un transport à un autre, avec un mode de paiement unique, me semble une très bonne idée. Si nous parvenons à la développer dans le cadre des Serm, nous aurons atteint un objectif louable et disposerons d'un outil supplémentaire pour faciliter les déplacements de nos concitoyens.

M. Pieyre-Alexandre Anglade. C'est l'avenir.

Mme la présidente. L'amendement n° 123 de Mme Aude Luquet est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Avis favorable à l'amendement n° 38 ainsi qu'au sous-amendement n° 334. Je précise qu'ainsi sous-amendé, l'amendement n° 38 de M. Delautrette sera identique aux amendements n°s 107 et 123. Je suis donc, par définition, favorable à l'ensemble des amendements.

Mme la présidente. Je précise, pour la bonne information de tous, que s'agissant d'une discussion commune, l'adoption de l'amendement n° 38 ferait tomber les amendements n°s 107 et 123.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Il est très favorable à l'ensemble des amendements. Si l'adoption de l'amendement n° 38 faisait tomber les autres, qui ne sont pas tout à fait identiques d'un point de vue juridique mais dont l'objet est le même, je m'en féliciterais. Il importe néanmoins pour le Gouvernement qu'il soit sous-amendé par le sous-amendement de M. Leseul, auquel j'émetts donc un avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Peytavie.

M. Sébastien Peytavie. N'en étant pas signataire, je n'ai malheureusement pas pu présenter l'amendement identique n° 156 qui avait été déposé par ma collègue Belluco. Je tiens néanmoins à souligner que le billet unique est un sujet important pour le groupe Écologiste-NUPES. Nous l'avons défendu en commission et nous le soutenons vivement.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Loin de moi l'idée de faire traîner les débats ni de mettre en question votre présidence, madame la présidente, mais il me semble vraiment que l'amendement n° 38, s'il était amendé par le sous-amendement n° 334, serait identique aux autres. Êtes-vous certaine que son adoption ferait tomber les amendements n°s 107 et 123 ? Si tel était le cas, j'émettrais un avis défavorable à l'amendement n° 38 au profit des autres, par simple respect du travail que nous avons réalisé avec le groupe Écologiste sur ce sujet.

Mme la présidente. Vous avez tout à fait raison, monsieur le rapporteur. Je n'ai plus l'âge d'assurer une séance prolongée la nuit puis de présider de nouveau la séance du matin ! Quelle idée, vraiment, de me tendre un piège comme celui-ci ! (*Sourires.*) L'adoption du sous-amendement n° 344 rendrait effectivement l'amendement n° 38 identique aux amendements n°s 107 et 123, si bien qu'il n'y aurait plus de discussion commune. Quoi qu'il en soit, monsieur le rapporteur, vous n'avez pas remis en cause ma présidence mais juste réveillé mon cerveau !

M. Bruno Millienne. Voulez-vous un croissant ?

(*Le sous-amendement n° 334 est adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 38 sous-amendé étant désormais identique aux deux autres, il fait l'objet du même scrutin public.

Je mets aux voix les amendements identiques n°s 38 sous-amendé, 107 et 123.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	28
Nombre de suffrages exprimés	28
Majorité absolue	15
Pour l'adoption	28
contre	0

(*Les amendements identiques n°s 38 sous-amendé, 107 et 123, sont adoptés.*)(*M. Gérard Leseul applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Peytavie, pour soutenir l'amendement n° 197.

M. Sébastien Peytavie. Il s'agit de nouveau d'un amendement de cohérence écologique. Les trains ne sont pas vertueux en eux-mêmes et, comme tout projet, les Serm devront être développés intelligemment, dans le respect de nos objectifs de préservation de l'environnement, en particulier de celui de lutte contre l'artificialisation des sols. Le sol est en effet une ressource naturelle limitée et particulièrement fragile. Il faut à un sol moyennement profond 10 000 à 100 000 ans pour se former, alors qu'il peut être dégradé de façon quasi irréversible en quelques heures de travaux. Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse/Dax, par exemple, est incompatible avec nos objectifs de protection des sols en ce qu'il implique la destruction de 6 300 hectares supplémentaires – dont des vignobles et de bonnes terres agricoles –, soit un tiers de l'artificialisation annuelle. Afin d'éviter que les Serm ne suivent le même chemin, nous souhaitons préciser dans le texte qu'ils doivent se développer en mobilisant prioritairement le foncier déjà disponible.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement me donne l'occasion de préciser que c'est aussi pour lutter contre l'artificialisation des sols que je plaide pour la densification des quartiers autour des gares. J'ajoute qu'il y aura certes de nouvelles infrastructures à moyen et long terme, mais que les premiers Serm utiliseront les infrastructures existantes. Ce qu'il nous faut, c'est donc travailler sur la multimodalité, notamment, augmenter la fréquence des trains. Enfin, c'est encore pour lutter contre l'artificialisation des sols que j'ai souhaité mettre la régénération des petites lignes sur le devant de la scène, afin de donner une nouvelle dynamique au réseau ferroviaire. Cet amendement me semble donc satisfait. À défaut de son retrait, avis défavorable.

(L'amendement n° 197, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 235 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n° 235, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux demandes de scrutin public, l'une sur l'amendement n° 112, par le groupe Renaissance, l'autre sur l'amendement n° 205, par le groupe Écologiste-NUPES.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 4.

M. Gérard Leseul. Il vise à renforcer la concertation sur les projets de Serm et à l'organiser de telle sorte que ces projets soient cohérents, sur le long terme, avec les contrats de plan État-région. Issu des discussions que nous avons eues avec Régions de France, l'amendement propose de réaffirmer les différents rôles : celui de la région comme chef de file des mobilités et acteur majeur de la planification, celui du département en tant que gestionnaire des routes départementales, et celui des différentes autorités organisatrices de la mobilité dans les territoires.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. L'amendement étant satisfait, demande de retrait. À défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 4, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 237 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n° 237, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Villedieu, pour soutenir l'amendement n° 128.

M. Antoine Villedieu. Il vise à associer aux concertations les communes et communautés de communes qui seront affectées par les projets de Serm. Les enjeux de mobilité routière sont essentiels au développement démographique et à l'activité dans les communes périurbaines et rurales concernées par des projets d'une telle ampleur. Il faut donc que ces

collectivités puissent faire entendre leur voix, puisque les Serm auront des effets directs sur les territoires, la mobilité, voire les axes routiers.

(L'amendement n° 128, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 36 et 112, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 36.

M. Gérard Leseul. Cet amendement de précision rédactionnelle vise à mentionner « les départements comme gestionnaires des routes départementales » à l'alinéa 7, aux côtés de l'État et des AOM, déjà cités.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 112.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il vise à associer les départements à la concertation sans préciser, comme le propose M. Leseul, qu'ils sont gestionnaires des routes départementales, car cela va de soi.

M. Pieyre-Alexandre Anglade. En effet, c'est du bon sens.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Demande de retrait de l'amendement n° 36 au profit de celui-ci.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je ne saurais mieux dire : demande de retrait du n° 36 au profit du n° 112.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Dans un esprit de concertation et d'effort collectif, je retire mon amendement au profit de celui du rapporteur, dont la rédaction est en effet plus simple.

M. Pieyre-Alexandre Anglade. Sage décision !

(L'amendement n° 36 est retiré.)

Mme la présidente. Si vous m'y autorisez, chers collègues, et bien que le délai réglementaire de cinq minutes ne soit pas totalement écoulé, je mets aux voix l'amendement n° 112.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	28
Nombre de suffrages exprimés	27
Majorité absolue	14
Pour l'adoption	27
contre	0

(L'amendement n° 112 est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 108 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 108, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 94.

M. Pierre Vatin. Cet amendement déposé par Nicolas Ray vise à ajouter la phrase suivante à l'alinéa 7 : « Cette concertation repose sur une estimation précise des coûts de réalisation des infrastructures qui tiennent compte de taux de provisions pour aléas et imprévus en adéquation avec la nature des travaux envisagés. » Il fait suite au constat de l'insuffisance – que la Cour des comptes avait signalée – des provisions prévues pour les travaux du Grand Paris Express. Les estimations des coûts liés aux Serm doivent être meilleures afin que les provisions pour aléas et imprévus soient à la hauteur des risques.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je comprends tout à fait l'idée mais je vous renvoie aux amendements identiques n° 114 et 155, que nous examinerons dans quelques instants et qui sont le fruit d'un travail conjoint avec Mme Arrighi. Ils vont bien plus loin, en effet, en faisant reposer le plan de financement sur une démarche plus globale qui tient notamment compte du matériel roulant. Je vous propose de retirer l'amendement au profit de ceux-là.

(L'amendement n° 94, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur les amendements n° 103 et 241, je suis saisie par le groupe Rassemblement national d'une demande de scrutins publics.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

L'amendement n° 238 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n° 238, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 39 et 95, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 39.

M. Gérard Leseul. Il vise à insérer le calendrier de décarbonation que nous avons fixé ensemble en précisant que la réduction du trafic routier doit correspondre aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre du secteur des transports aux jalons de 2025, 2030 et 2040, l'horizon ultime étant 2050.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 95.

M. Pierre Vatin. Même argumentaire. Il s'agit de rendre le texte conforme aux objectifs de décarbonation en tenant compte du rôle que joueront les Serm.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Là encore, je comprends votre idée mais il ne me semble pas utile d'ajouter des dates au texte. De plus, l'amendement défendu par M. Leseul supprime toute référence au trafic routier, or il faut favoriser la décarbonation des axes routiers. Demande de retrait ou avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Je retire l'amendement n° 39 au profit de celui qu'a défendu M. Vatin.

(L'amendement n° 39 est retiré.)

(L'amendement n° 95 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 129 de M. Antoine Villedieu est défendu.

(L'amendement n° 129, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 110 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 110, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Peytavie, pour soutenir l'amendement n° 205.

M. Sébastien Peytavie. Ce nouvel amendement de cohérence écologique est particulièrement important. Si nous débattons du développement du transport ferroviaire, c'est parce que la grande majorité d'entre nous a compris qu'il faut impérativement réduire la place de la voiture dans nos mobilités. C'est tout le sens des projets de Serm. L'évidence, c'est de ne pas ajouter d'infrastructures routières qui concurrenceraient les Serm et favoriseraient le report modal à l'envers, contre la transition écologique.

Pourtant, c'est bien ce que la majorité a soutenu cette semaine en faisant adopter la proposition de loi relative visant à régulariser le PLUI de la Communauté de communes du Bas-Chablais, aberrante et anticonstitutionnelle, qui contourne le droit pour imposer d'en haut...

M. Guillaume Kasbarian. À la demande des élus locaux !

M. Sébastien Peytavie. ...un projet d'autoroute destructeur du milieu naturel, alors même qu'un Serm, le Léman Express, existe déjà et rencontre un réel succès.

M. Guillaume Kasbarian. On ne va pas refaire le débat sur le Bas-Chablais !

M. Sébastien Peytavie. Les autoroutes sont des infrastructures climaticides, complètement à rebours de l'urgence écologique et de la crise de la biodiversité. Nous devons sortir de l'ère des contradictions permanentes ; un jour, on débat d'une proposition de loi visant à accélérer la construction de RER métropolitains et, le lendemain ou la veille, on déroge au droit de l'environnement pour faire passer en force un projet d'autoroute.

Nous croyons en la bonne foi du rapporteur et du ministre délégué, et en leur volonté de développer le transport ferroviaire, mais devant pareilles contradictions, nous restons pantois.

Aussi proposons-nous par cet amendement de garantir un niveau minimal de cohérence en précisant qu'aucune nouvelle infrastructure autoroutière ne peut être construite là où existe déjà un Serm. Nous comptons sur votre sagesse.

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

M. Jean-Marc Zulesi, *rapporteur*. Votre amendement pose un premier problème : le périmètre d'un projet autoroutier peut dépasser celui d'un Serm, et inversement. Il faudrait clarifier ce que vous entendez par « périmètre » des Serm.

Ensuite, dans ses travaux conduits par David Valence, le Conseil d'orientation des infrastructures a fait état – on nous l'a assez reproché – d'une volonté de réorienter les fonds, avant tout en faveur du transport ferroviaire mais aussi au profit du transport routier.

Enfin, en commission, nous avons souhaité que les concessionnaires d'autoroutes soient associés aux Serm, par exemple en vue de réserver des voies qui permettront d'irriguer les territoires, encourageant le report modal vers le train.

Demande de retrait ou avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, *ministre délégué*. Même avis. On rencontre en effet un problème de définition du périmètre. L'objectif de la proposition de loi est très clair : développer les transports publics. Par définition, cela passe par la réduction de la part de la route – c'est précisément l'effet que produiront les Serm, même si certains usages routiers comme les voies réservées et les cars express servent également à décarboner, car le transport collectif est toujours préférable à la voiture individuelle.

Je partage néanmoins votre préoccupation concernant certains projets autoroutiers. Nous devons en réduire davantage l'emprise ; c'est pourquoi j'ai lancé une revue des projets autoroutiers qui aboutira dans les prochaines semaines. Je souhaite donc que nous distinguions entre les travaux et les outils.

Mme la présidente. La parole est à Mme Edwige Diaz.

Mme Edwige Diaz. Cet amendement totalement idéologique illustre tout à fait la politique antivoiture que veulent mener les écologistes : une politique stigmatisante et même culpabilisante pour les automobilistes. La mobilité est une question majeure pour nos concitoyens. Tous les moyens de transport, leur complémentarité et l'intermodalité sont nécessaires pour favoriser la liberté de se déplacer et pour désenclaver les territoires ruraux. Par cet amendement qui vise à interdire tout nouveau projet autoroutier dans le périmètre d'un Serm, vous dévoyez en quelque sorte l'objectif des Serm en créant une concurrence entre la route et les autres modes de transport. C'est tomber dans un dogmatisme fort excluant pour beaucoup de Français. Nous voterons donc évidemment contre. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe RN.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Stambach-Terrenoir.

Mme Anne Stambach-Terrenoir. Je soutiens l'amendement déposé à l'initiative de Mme Laernoès. Toulouse, par exemple, est l'une des villes pressenties pour accueillir un Serm et je m'en réjouis mais, à l'inverse, le projet d'autoroute devant la relier à Castres, l'A69, est complètement archaïque. Plutôt qu'aménager la RN126, qui est très loin de la saturation, le choix a été fait de construire une nouvelle autoroute qui longera la route nationale, en bétonnant 400 hectares de terres, dont des terres agricoles, et en détruisant des arbres centenaires à l'heure de l'urgence écologique et de l'effondrement de la biodiversité : tout va bien ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Malgré l'opposition de la population et des élus locaux, les avis négatifs de l'Autorité environnementale et du Conseil national de la protection de la nature, la région s'entête et, semble-t-il, l'État aussi, même si nous espérons beaucoup de la revue des projets qu'évoquait à l'instant M. le ministre délégué. Pourtant, ce projet est tout sauf d'intérêt général.

Il nous semble donc utile de préciser dans le présent texte que si nous favorisons les Serm – et c'est heureux –, nous interdisons en même temps la construction d'autoroutes qui ne servent pas l'intérêt général et qui, de surcroît, pourraient freiner l'investissement dans les projets d'intérêt général que sont les Serm. Interdisons les projets d'autoroute destructeurs comme l'A69 ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES et Écolo-NUPES.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 205.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	30
Nombre de suffrages exprimés	30
Majorité absolue	16
Pour l'adoption	7
contre	23

(*L'amendement n° 205 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n° 236.

M. Pierre Meurin. Préciser qu'il faut étudier la conversion d'une des trois voies des sections d'autoroute ou de voie express en voie réservée au covoiturage nous paraît relever du bavardage législatif. Nous voyons bien à Lyon quels effets a cette idéologie antivoiture : la voie dédiée au covoiturage n'a fait qu'aggraver les embouteillages aux heures de pointe car personne ne l'emprunte. Ce phénomène risque d'être particulièrement marqué aux entrées d'agglomération et sur les autoroutes.

Voilà encore une mesure destinée à embêter les automobilistes, fil rouge des écologistes et de la Macronie.

(*L'amendement n° 236, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 157 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(*L'amendement n° 157, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Villedieu, pour soutenir l'amendement n° 85.

M. Antoine Villedieu. Une question me turlupine : quel est le coût de ce projet d'envergure nationale pour lequel le Gouvernement a levé le gage ? Qui va payer ? Cette proposition de loi ne semble faite que d'idées : développement d'infrastructures pour le transport public de passagers et de marchandises, réaménagement des autoroutes pour le covoiturage.

(*L'amendement n° 85, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jorys Bovet, pour soutenir l'amendement n° 148.

(L'amendement n° 148 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 103, qui fait l'objet de deux sous-amendements n°s 271 et 272.

M. Hubert Wulfranc. Cet amendement vise à mettre l'accent sur le fret ferroviaire dans les zones urbaines denses, sujet sur lequel je suis déjà intervenu lors de la discussion générale. Les sous-amendements du rapporteur lui apporteront des améliorations certaines.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir les sous-amendements n°s 271 et 272, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Ils ont pour but de concentrer la rédaction de cet excellent amendement sur le fret ferroviaire en supprimant la mention à la logistique urbaine, enjeu à part entière qui sort du cadre de la proposition de loi. Sous réserve de leur adoption, je serai favorable à l'amendement.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je serai également favorable à l'amendement sous réserve de l'adoption des deux sous-amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Peytavie.

M. Sébastien Peytavie. Notre collègue Wulfranc propose de prendre en compte les enjeux du fret et de la logistique urbaine, ce qui nous semble fondamental. Il importe en effet de rechercher des solutions innovantes en matière de ramassage ou de convoiement des déchets, de livraison sur le dernier kilomètre et de connexion aux plateformes logistiques et aux marchés de gros. Nous voterons le sous-amendement n° 271 du rapporteur mais pas le n° 272 car nous ne comprenons pas les craintes qu'il exprime. Nous appelons nos collègues à voter pour l'amendement n° 103.

(Les sous-amendements n°s 271 et 272, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 103.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	29
Nombre de suffrages exprimés	29
Majorité absolue	15
Pour l'adoption	29
contre	0

(L'amendement n° 103, sous-amendé, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Sylvain Carrière, pour soutenir l'amendement n° 171.

M. Sylvain Carrière. Par cet amendement, nous proposons d'empêcher la réalisation de nouveaux projets autoroutiers et de contournement dans les métropoles concernées par un Serm. Le scénario du Conseil d'orientation des infrastructures qu'a retenu le Gouvernement est celui non pas de la

priorité aux infrastructures mais de la planification écologique qui impose de développer massivement les infrastructures de transports en commun. La construction d'autoroutes et de voies de contournement, en plus d'être totalement anachronique, ne ferait que diviser l'effort nécessaire au déploiement de dix Serm en dix ans, au regard tant de la quantité de travailleurs que des ressources physiques et financières que ces projets requièrent.

Nous devons être attentifs aux signaux qu'envoient certains choix. À Montpellier, alors que les bus passent à des horaires irréguliers, qu'aucun transport en commun ne circule sur le périphérique et que le service du tram a vu sa qualité réduite, il est question de construire une rocade de contournement de la ville. C'est ce que nous souhaitons éviter.

Nous voulons empêcher que les collectivités qui bénéficient de financements pour les Serm ne s'en servent, par un mécanisme de vases communicants, pour lever les fonds nécessaires à la construction de nouvelles autoroutes ou de routes de contournement. Il faut donner la priorité au développement de modes de transports plus durables que la voiture individuelle.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous avons déjà débattu de cette question grâce à un amendement du groupe Écologiste. Avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. David Valence.

M. David Valence. Les travaux qu'a menés le COI, avec une partie des députés présents dans cet hémicycle, ont abouti à donner la priorité aux infrastructures existantes, appelées à être modernisées et régénérées. Cela n'exclut toutefois pas de développer des projets nouveaux lorsqu'ils offrent des fonctionnalités de transport complémentaires.

Je citerai un exemple concret. Le projet de Serm reliant le Luxembourg à Nancy, en passant par Pont-à-Mousson, madame la présidente, paraît nécessaire avec ses objectifs de service d'un train toutes les sept minutes entre Thionville et le Luxembourg et un train toutes les dix minutes entre Metz et le Luxembourg. Toutefois, il serait difficile d'expliquer aux Lorrains qu'il doit être exclusif du projet d'autoroute A31 bis – si l'on suit le sens de votre amendement, monsieur Carrière. Il serait dangereux d'opposer ces deux modes de transport dans une zone de très forte croissance des flux de déplacement. Il ne faut pas se priver de combiner routier et ferroviaire même si, rappelons-le, le message central du Conseil est la sobriété.

(L'amendement n° 171 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 241 de M. Pierre Meurin est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 241.
(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	19
Nombre de suffrages exprimés	19
Majorité absolue	10
Pour l'adoption	5
contre	14

(*L'amendement n° 241 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 239 de M. Pierre Meurin est défendu.

(*L'amendement n° 239, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 113 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(*L'amendement n° 113, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. Les amendements rédactionnels n°s 243 et 242 de M. Pierre Meurin sont défendus.

(*Les amendements n°s 243 et 242, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 114 et identique suivant, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

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

Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 114 et 135.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 114.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement, fruit des travaux en commission menés avec le groupe Écologiste, prévoit que la proposition élaborée par les collectivités locales en vue d'obtenir le statut de Serm devra comprendre un plan de financement. Voilà qui répond à la juste remarque formulée par M. Vatin.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Peytavie, pour soutenir l'amendement n° 135.

M. Sébastien Peytavie. Le plan financier présenté par les collectivités doit prendre en compte les coûts d'investissement et d'exploitation du projet de Serm et garantir que les financements associés, pouvant prendre la forme de protocoles de financement lorsque plusieurs financeurs sont concernés, ont fait l'objet de réflexions et de discussions. Évitions de reproduire l'erreur commise en Île-de-France où les coûts d'exploitation n'ont pas été intégrés, au moment de la planification du réseau. Il faut évaluer dès le départ le coût d'exploitation prévisionnel ainsi que les recettes et contributions nécessaires.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Favorable.

Mme la présidente. Cela fait cinq minutes que le scrutin a été annoncé, nous sommes tous d'accord ? (*Sourires.*)

Je mets donc aux voix les amendements identiques n°s 114 et 135.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	26
Nombre de suffrages exprimés	26
Majorité absolue	14
Pour l'adoption	26
contre	0

(*Les amendements identiques n°s 114 et 135 sont adoptés.*)

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 de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains.

La séance est levée.

(*La séance est levée à douze heures cinquante-cinq.*)

Le directeur des comptes rendus

Serge Ezdra