

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition de M. Philippe Tabarot, ministre des transports, et discussion générale sur le projet de loi-cadre, adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, relatif au développement des transports (n° 2740) (*Mme Olga Givernet, rapporteure*). Examen du projet de loi-cadre 2

Lundi 29 juin 2026
Séance de 16 heures

Compte rendu n° 57

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

**Présidence de
Mme Sandrine Le Feur,
Présidente**



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a auditionné M. Philippe Tabarot, ministre des transports, sur le projet de loi-cadre, adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, relatif au développement des transports (n° 2740) (*Mme Olga Givernet, rapporteure*), puis a débuté l'examen du projet de loi avec la discussion générale et poursuivi avec l'examen des articles.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Monsieur le ministre, c'est peu dire que ce projet de loi est attendu. Nous espérons qu'il trouvera sa place dans l'ordre du jour, à la rentrée. Il est attendu par les parlementaires et par les acteurs du monde des transports, mais aussi par les usagers des services de transport et par ceux qui n'y ont pas suffisamment accès.

Nos concitoyens éprouvent parfois durement les conséquences de la dépendance à la voiture, du manque de transports collectifs, du besoin de modernisation des services ferroviaires et de la complexité de la billettique. Ils connaissent l'impact du prix des carburants sur leur budget, la réduction du reste à vivre, les difficultés d'accès à l'emploi ou aux soins, les chances réduites pour certains jeunes. Ils y laissent parfois la vie quand le partage de la voie publique n'est pas garanti.

Monsieur le ministre, je vous ai interpellé la semaine dernière au sujet du développement des infrastructures cyclables. Je souhaite que nos débats prennent pour point de départ la perspective des usagers des transports et de ceux qui manquent d'offres de mobilité – notamment dans certaines zones rurales. Je suis convaincue que nous ne trouverons pas de solutions solides sans fournir un véritable effort pour développer le report modal.

Avant de vous laisser la parole, monsieur le ministre, permettez-moi de conclure en saluant l'investissement de notre rapporteure Olga Givernet, celui de Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis de la commission des finances, mais aussi celui de M. Gérard Leseul, qui a piloté l'atelier « report modal et transport de marchandises » de la conférence de financement Ambition France transports et celui de M. Vincent Thiébaut, qui siège activement au Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Si les rapporteures ont préparé l'examen du texte dans un temps très contraint, nous recueillons aussi les fruits d'un travail collectif de longue haleine.

M. Philippe Tabarot, ministre des transports. Permettez-moi tout d'abord de vous remercier, madame la présidente, d'avoir décidé d'examiner ce texte avant la suspension estivale des travaux de l'Assemblée. C'est un signal fort, dont je ne peux que me réjouir. J'espère que nous l'examinerons en séance publique dès les premières semaines de reprise des travaux parlementaires.

Vous connaissez ma philosophie : c'est celle du dialogue transporteur. Ce texte a été élaboré dans cet esprit, depuis la conférence Ambition France transports jusqu'à son adoption à une très large majorité par le Sénat. J'espère sincèrement que nos débats, en commission puis en séance publique, se poursuivront dans le même état d'esprit, que j'invite chacun et chacune d'entre vous à adopter. Les transports ne sont pas un enjeu de droite, du centre ou de gauche : nous avons la responsabilité collective d'investir dans ce secteur.

Permettez-moi de commencer par l'actualité brûlante – c'est le cas de le dire. Depuis plusieurs jours, notre pays traverse un épisode caniculaire d'une intensité inédite. Avec lui, la vulnérabilité de notre réseau de transport est à nouveau révélée au grand jour : ralentissements ferroviaires imposés, suppressions de trains, perturbations en cascade. Les images de ces

Françaises et de ces Français, bloqués par 40 degrés, sont difficilement supportables. Elles ne sont pas une fatalité, mais le symptôme d'un réseau vieillissant et insuffisamment résilient face aux aléas climatiques qui s'intensifieront dans les années à venir.

Notre réseau ferroviaire a en moyenne 30 ans, contre 15 ans en Suisse. C'est un réseau qui vieillit, entraînant plus de retards et de perturbations, et qui compte davantage de lignes menacées de fermeture. C'est aussi un réseau de plus en plus fragile face aux chocs climatiques et qui coûte toujours plus cher à entretenir ; reporter une dépense d'infrastructure n'est jamais une économie, c'est prendre le risque de payer deux fois plus cher tandis que la dégradation continue de progresser. Chaque jour, sans investissement, la facture de demain grossit.

Il y a pourtant une véritable envie de transports dans notre pays, les chiffres en témoignent : près de la moitié des Français urbains utilisent les transports en commun au quotidien. En 2025, nous avons enregistré un record de fréquentation des trains ; depuis 2019, celle-ci a augmenté de 18 % sur les lignes à grande vitesse (LGV) et de 40 % sur les lignes de train express régional (TER). Cette demande, forte, est légitime, mais se heurte à une réalité préoccupante : près d'un Français sur trois a déjà renoncé à une opportunité professionnelle faute de moyens de transport pour se rendre sur place. La mobilité est devenue la nouvelle fracture sociale et ce texte entend résoudre ce problème.

C'est précisément pour briser cette spirale que ce projet de loi-cadre est nécessaire ; il est urgent, mais aussi historique. Nous n'avons pas eu de grande loi structurant les transports depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019.

Ce texte pose les fondations d'une politique d'investissement ambitieuse, planifiée à long terme, au service du quotidien des Françaises et des Français ; c'est un enjeu de souveraineté nationale. Il est le fruit d'un travail de concertation mené dans le cadre de la conférence Ambition France transports, qui a réuni 150 experts, élus de tous bords, représentants d'usagers et acteurs du secteur. Je tiens à saluer tout particulièrement les parlementaires qui ont pleinement contribué à ces travaux, parmi lesquels figurent Mme Olga Givernet, M. Gérard Leseul, M. Christophe Plassard et Mme Christine Arrighi. Le texte issu de ce travail collectif a été adopté au Sénat par 310 voix pour et 19 voix contre. Cette très large majorité est un signal clair : lorsqu'il est question de transports, le consensus est possible – je compte sur votre commission pour le confirmer.

Ce projet de loi-cadre comporte quatre titres principaux, reprenant les quatre ateliers de la conférence, et vingt-huit articles, après son enrichissement par le Sénat. Il incarne une ambition claire : refonder le modèle de financement de nos transports et moderniser notre cadre juridique.

L'article 1^{er} a vocation à rester principiel et général. Il établit les deux piliers du nouveau modèle de financement : d'une part, le fléchage des recettes issues des nouvelles concessions autoroutières vers le financement des infrastructures de transport ; d'autre part, l'instauration du principe d'une loi de programmation pluriannuelle pour au moins dix ans, comme il en existe pour l'armée ou la recherche. Il appartiendra à cette future loi de programmation de détailler les niveaux d'investissement et leur répartition, et non à la loi-cadre elle-même.

Compte tenu du grand nombre d'amendements déposés sur ce texte – plus de 600, dont près de 130 sur le seul article 1^{er} –, permettez-moi de vous rappeler avec bienveillance le cadre constitutionnel qui s'impose à nous.

L'article 1^{er}, tel qu'il est rédigé, a été pensé avec soin pour rester dans les limites tracées par le Conseil d'État. Nous devons définir de manière globale les infrastructures couvertes par les futures lois de programmation : les routes, les infrastructures ferroviaires, le réseau fluvial, les ports ; une infrastructure comprend naturellement ses ouvrages d'art et ses dépendances. En revanche, les aéroports et le transport aérien obéissent à d'autres logiques de financement et n'ont pas leur place dans ce cadre ; ils étaient d'ailleurs absents de la conférence de financement.

Sous peine d'être considéré comme anticonstitutionnel, cet article ne peut pas non plus fixer des montants minimaux, ni créer ou affecter des ressources précises à des bénéficiaires désignés. Tout cela aura sa place dans la loi de programmation. Je le dis sans esprit de polémique : certains amendements, dont les intentions sont sincères, risqueraient paradoxalement de fragiliser l'ensemble de l'édifice que nous construisons.

Le modèle de financement que nous proposons repose sur un principe clair : le transport doit financer le transport. L'objectif de l'article 1^{er} consiste à faire revenir l'État au cœur de la gestion des autoroutes et à mieux encadrer la rentabilité des sociétés concessionnaires pour financer l'ensemble des réseaux. Le renouvellement des concessions autoroutières à partir de 2032 offre une opportunité historique de capter des recettes supplémentaires et de les orienter en priorité vers la régénération et la modernisation de l'ensemble de nos infrastructures. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) assurera la péréquation entre tous les modes de transport sur l'ensemble du territoire, permettant une véritable équité territoriale.

Il s'agit de mobiliser progressivement 2,5 milliards supplémentaires par an, sans créer ni dette supplémentaire ni nouvel impôt. C'est un choix de responsabilité budgétaire autant qu'une vision stratégique. La loi de programmation vise à dépenser mieux, en offrant de la visibilité à long terme aux porteurs de projets et aux collectivités. Cet exercice inédit permettra de définir à l'euro près les investissements dans les différentes infrastructures.

Parallèlement, nous n'attendons pas 2032 pour agir, nous avançons sur plusieurs fronts. Ainsi, au début du mois de juin, le contrat de performance avec SNCF Réseau a été envoyé pour consultation ; il prévoit 1,5 milliard d'investissements supplémentaires par an dans le réseau ferroviaire à partir de 2028. Cette décision concrète, engagée dès maintenant, vise à mettre fin à des décennies de sous-investissement et à casser le cercle vicieux.

En matière de matériel roulant, les premières rames TGV M entreront en service dès le mois de septembre prochain, offrant aux voyageurs des trains plus modernes, plus confortables et dotés d'une plus grande capacité. À partir de 2027, les rames Oxygène renouvelleront l'expérience voyageur sur des lignes emblématiques qui les attendaient depuis trop longtemps : Paris-Clermont et Paris-Limoges-Toulouse. Les usagers ressentiront au quotidien ces actes tangibles.

Ce texte s'inscrit également dans le plan d'électrification lancé par le premier ministre. À ce sujet, je me réjouis de la participation de vos collègues Jean-Marie Fiévet et Gérard Leseul au groupe de travail sur l'électrification des mobilités et je tiens à saluer leur rapport résultant de la mission flash sur la décarbonation des poids lourds. Les articles 2 et 18

permettront d'accélérer l'application de cette politique visant à sortir de notre dépendance aux hydrocarbures. Les derniers événements internationaux montrent bien la nécessité de renforcer notre souveraineté et d'accélérer la décarbonation.

Le titre II, consacré au ferroviaire, promeut plusieurs dispositions essentielles et concrètes. L'article 4 prévoit le report de deux ans de la règle d'or de SNCF Réseau ; elle est un garde-fou utile, mais son application mécanique, dans un contexte de remontée en puissance de l'investissement, nous contraindrait à réduire brutalement nos capacités de régénération du réseau. Le texte comporte également plusieurs mesures de simplification, relatives à des transferts de biens entre filiales du groupe SNCF, afin de corriger les incohérences de la réforme de 2018, ou relatives aux procédures d'acquisition foncière.

Deux dispositions visent plus particulièrement à améliorer la qualité de service des voyageurs. À la suite de la mission d'information du Sénat sur la billettique dans les transports, le projet de loi-cadre a été enrichi d'une disposition visant à simplifier l'acte d'achat pour les usagers. Toutefois, elle pourrait avoir des conséquences sur la stratégie de la SNCF. Il nous appartient donc de faire un choix tenant compte de l'ensemble de ses impacts potentiels, tant pour les voyageurs aspirant à davantage de simplicité que pour l'équilibre du modèle ferroviaire qu'il convient de ne pas fragiliser ; j'y serai particulièrement vigilant.

Un autre dispositif porte sur les dessertes d'aménagement du territoire dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Eu égard aux enjeux et aux règles en vigueur pour les nouveaux entrants, ce sujet mérite une réflexion approfondie. J'ai confié cette mission à M. Dominique Bussereau, qui a présidé la conférence Ambition France transports et dont je salue l'engagement constant ; j'espère sincèrement que ses travaux, dont les conclusions devraient être rendues dans le courant du mois de juillet, pourront éclairer nos débats lors de l'examen du projet de loi-cadre en séance publique.

Le titre III est consacré aux transports en commun. Il traduit notre ambition forte de déployer des services express régionaux métropolitains (Serm) partout sur le territoire. Une trentaine d'entre eux ont déjà été labellisés et l'État prendra à sa charge les études de préfiguration. L'attente est réelle sur l'ensemble du territoire ; ce texte propose de passer à l'acte. L'article 11 clarifie et simplifie le cadre juridique d'intervention de la Société des grands projets (SGP) en faisant d'elle le bras armé de l'État pour le déploiement des Serm. Les collectivités pourront y avoir recours en matière de coordination, voire de maîtrise d'ouvrage.

L'article 12 suscite des interrogations, je le sais. Il vise à stabiliser la part des usagers dans le financement des transports en commun en donnant aux collectivités la faculté d'indexer leurs tarifs sur l'inflation. Soyons clairs : ce texte n'impose aucune augmentation, il offre une possibilité aux autorités organisatrices, auxquelles il revient de décider souverainement. Elles peuvent y déroger par simple délibération.

Je souhaite que nous ayons un débat de fond, en regardant les chiffres en face. La part des usagers dans le financement des transports en commun est en baisse constante ; elle représente en moyenne 20 % du prix des billets hors Île-de-France, contre 75 % il y a cinquante ans. Ce sujet n'est pas tabou et nous devons prendre nos responsabilités : on ne peut pas demander aux collectivités de renforcer leur offre tout en continuant de réduire la contribution des bénéficiaires directs.

Le texte clarifie également la gouvernance des gares routières en confiant le rôle de planification et d'organisation aux AOM (autorités organisatrices de la mobilité) locales. La demande de transport par autocar est réelle et les usagers méritent des gares à la hauteur.

La sécurité des transports publics, et plus particulièrement des transports scolaires, est aussi traitée dans ce texte. J'en ai fait une priorité : je n'oublie pas Joana, cette lycéenne de 15 ans décédée en janvier 2025 à Châteaudun dans l'accident d'un car scolaire conduit par un chauffeur ayant consommé des stupéfiants. C'est tout bonnement inacceptable et ce drame ne doit pas rester sans réponse. Le texte propose des mesures concrètes directement issues du plan Joana : le renforcement des dépistages de stupéfiants par les employeurs ; l'obligation, à terme, d'équiper les cars neufs de dispositifs antidémarrage en cas de test positif. Chaque parent dont l'enfant monte dans un autocar doit avoir la garantie de l'existence d'un dispositif de sécurité maximale.

Enfin, ce texte est consacré, à travers l'article 21, aux aménagements cyclables, afin d'en accélérer le déploiement.

Le texte que je vous présente est structurant. Il représente un véritable tournant dans notre politique de transport. Il est la marque d'un État qui pense au temps long, qui investit pour aujourd'hui et pour demain et qui assume de donner des perspectives claires à ses usagers, à ses élus locaux et à ses opérateurs. Son article 1^{er} est fondateur : la loi de programmation et le fléchage de nouvelles recettes vers les infrastructures de transport constituent le cœur du réacteur. Tout le reste est important et mérite débat, mais rien de tout cela n'a de sens sans ces deux piliers.

Faisons en sorte, collectivement, que ce texte, qui est une première étape essentielle, devienne une loi-cadre. La loi de programmation suivra et donnera la pleine mesure de notre ambition collective pour les transports. Je compte sur vos amendements et votre expertise pour enrichir ce texte dans l'esprit de dialogue et de coconstruction qui avait guidé les travaux de la conférence Ambition France transports. C'est ainsi que nous ferons la démonstration que la politique des transports, quand elle est abordée avec sérieux et bonne foi, peut rassembler.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le texte que nous examinons est le produit d'un long travail collectif. À l'été 2025, sous la présidence de M. Dominique Bussereau, la conférence Ambition France transports a réuni une soixantaine d'acteurs – parlementaires de tous les bancs, élus locaux, experts, représentants des usagers et des professionnels – pour répondre à une question simple : comment financer durablement les mobilités au cours des vingt prochaines années ? J'ai eu l'honneur d'y prendre part, comme copilote de l'atelier consacré aux services ferroviaires de voyageurs.

Ce qui a fait la force de cette conférence, c'est sa méthode : un dialogue exigeant, qui a su dépasser les positions initiales pour dégager un véritable consensus reposant sur un diagnostic que plus personne ne conteste. Nos infrastructures – ferroviaires, routières, fluviales – souffrent de décennies de sous-investissement. Elles ont accumulé ce que les experts appellent une dette grise, estimée à 60 milliards d'euros par le Conseil d'orientation des infrastructures pour le seul réseau ferroviaire. La conférence a chiffré l'effort à fournir : pour remettre à niveau et moderniser nos grands réseaux nationaux, il faut investir environ 3 milliards supplémentaires chaque année. Répondre à ce besoin sans précédent constitue un triple défi : assurer la résilience de nos réseaux face au changement climatique ; atteindre nos objectifs de décarbonation ; répondre aux besoins croissants de mobilité de nos concitoyens.

Le projet de loi-cadre que nous examinons est la première pierre à poser pour relever ce triple défi. En tant que loi-cadre, elle ne vise pas à arrêter une liste de projets et ne décide pas d'un budget. Elle a pour objectif de fixer les règles du jeu et d'appeler une loi de programmation – pluriannuelle, portant sur dix ans au moins et assortie d'une clause de revoyure – qui se déclinera ensuite, année après année, dans les lois de finances. Cette architecture particulière est la seule qui soit à la hauteur de l'enjeu. Nous devons à nos territoires et à nos concitoyens une trajectoire crédible et durable, et non la politique d'arrêt et de redémarrage qui a trop longtemps caractérisé le financement des transports. La reprise de la dette par l'État a été opérée après une période de dépense de la SNCF, sur ses fonds propres, pour financer des investissements nouveaux.

Monsieur le ministre, une loi-cadre ne vaut-elle que par la loi de programmation qui lui donne corps ? Pouvez-vous nous préciser le calendrier que le gouvernement entend suivre ? Surtout, pouvez-vous confirmer que la trajectoire de ressources correspondra bien aux 3 milliards annuels jugés nécessaires – au premier rang desquels la mobilisation d'une part substantielle des péages autoroutiers à l'échéance des concessions historiques ?

Ne nous y trompons pas : les transports sont le premier patrimoine des Français et le quotidien de millions d'entre eux. Ils sont le lien entre nos métropoles et nos territoires ; ils sont aussi le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre. Derrière chaque article présenté, il y a un choix politique : nous donner les moyens d'une mobilité accessible à tous ou laisser nos réseaux se dégrader et se paupériser.

Le contenu du texte est à la mesure de cette ambition. Son article 1^{er} en est la matrice : il pose le principe des lois de programmation et la priorité donnée à la régénération et à la modernisation des réseaux existants. Le titre relatif au ferroviaire en constitue le cœur : il organise la réussite de l'ouverture à la concurrence tout en plaçant l'utilisateur au centre. Les autres titres traitent du verdissement du réseau routier, des transports du quotidien et de la décarbonation du fret.

J'en viens à l'esprit dans lequel j'aborde nos travaux et aux principales évolutions que je vous propose. Le cap que je me suis fixé tient en quelques mots. Tout d'abord, préserver les équilibres : entre l'État et les collectivités, entre l'opérateur historique et les nouveaux entrants, entre les opérateurs et les usagers – un texte qui déstabilise ces équilibres ne tiendra pas. Ensuite, rester fidèle à l'esprit de la LOM : mettre l'utilisateur au cœur des mobilités, dans une logique de trajet de bout en bout, du premier au dernier kilomètre. Enfin, consolider le texte là où il expose des fragilités.

Je vous propose tout d'abord de clarifier l'objet de l'article 1^{er}, qui est la matrice du texte : une loi-cadre ne dresse pas l'inventaire des projets, elle fixe leurs priorités, au premier rang desquelles figurent la régénération et la modernisation des réseaux existants, bien avant leur développement. Je propose cette clarification avec lucidité, car le Conseil d'État a souligné la fragilité de cette dimension programmatique : encadrer les futures lois de programmation relève de la loi organique, et affecter les recettes autoroutières, de la loi de finances.

Assumons cet article pour ce qu'il est : non pas une injonction au législateur de demain, mais le cap politique que la programmation puis le budget devront traduire. Ce principe répond à une attente unanime : l'Autorité de régulation des transports (ART), le Conseil d'orientation des infrastructures et la Cour des comptes convergent vers la même exigence d'un cadre pluriannuel.

Vient ensuite le sujet qui guide toute ma démarche, dans la droite ligne de l'esprit de la LOM : l'usager. À l'article 9, le Sénat a créé un droit nouveau et bienvenu, le droit à la poursuite du voyage : le voyageur qui rate une correspondance à cause d'un retard ne doit plus rester sur le quai à ses frais, mais poursuivre sa route jusqu'à destination, gratuitement. Je soutiens ce droit et je souhaite le renforcer par plusieurs amendements. Je préciserai aussi que sa mise en œuvre opérationnelle et financière est assurée par des accords de coopération : une entreprise ne peut transporter gratuitement des voyageurs dont elle ne détient pas le billet.

Cette logique de bout en bout m'amène à l'article 9 bis relatif aux services numériques multimodaux, qui permettront d'acheter en une fois un trajet associant le train, l'autocar, le métro ou le vélo. Le Sénat y a introduit des restrictions qui manquent leur cible : en écartant de la vente une partie des abonnements ou en réservant l'accès à certaines plateformes, elles empêchent le parcours d'achat complet que ces services doivent offrir. Je vous proposerai de lever ces verrous en ouvrant la distribution à l'ensemble des titres, en garantissant aux autorités organisatrices un accès effectif et en ouvrant SNCF Connect à tout opérateur desservant notre territoire.

Ma seconde question, monsieur le ministre, porte sur ce point. Cette ambition rencontrera bientôt le paquet européen sur la billettique, en négociation à Bruxelles. Comment le gouvernement entend-il défendre cette exigence d'un parcours de bout en bout, pour que ce que nous voterons ici ne soit pas, demain, contraire au droit de l'Union européenne ?

En matière d'aménagement du territoire, à l'article 10 je veux protéger les dessertes qui font tenir nos territoires. Ma conviction est la suivante : l'ouverture à la concurrence est une chance pour le rail. Il ne s'agit donc pas d'en modifier les règles du jeu, mais de consolider les outils qui permettent de l'aménager au service du désenclavement de nos territoires.

Ce projet de loi comporte plusieurs avancées très concrètes pour les mobilités du quotidien. L'article 11 met l'expertise de la Société des grands projets au service des collectivités pour accélérer les services express régionaux métropolitains, sans jamais se substituer à elles. L'article 15 fonde une véritable politique publique des gares routières, en confiant aux AOM le soin de les planifier et de les développer, au service des voyageurs. Quant à l'article 21, il fait confiance aux territoires en leur laissant davantage de liberté pour réaliser les aménagements cyclables les mieux adaptés aux réalités territoriales. Ces trois dispositions reflètent une même conviction : c'est au plus près du terrain que se construisent les mobilités utiles.

Enfin, le titre consacré au fret traduit la même ambition de report modal. À l'article 17, le texte s'attaque à un frein ancien au transport fluvial de conteneurs : le surcoût de manutention supporté par le seul opérateur fluvial. À l'article 18, je proposerai de recentrer le verdissement des flottes sur les poids lourds, qui concentrent l'essentiel des émissions du transport routier de marchandises, en en sortant les véhicules utilitaires légers, qui relèvent d'autres dispositifs. C'est le bon levier : en responsabilisant les grands donneurs d'ordre, l'article 18 garantit aux transporteurs un débouché pour les poids lourds électriques. Enfin, un apport du Sénat prolonge cette logique soutenant les modes massifiés : les filières les plus émettrices se doteront d'une feuille de route de report modal, un levier concret pour le fret ferroviaire et fluvial, que nous devons consolider.

Ce texte porte une promesse simple : la France va se redonner les moyens de ses mobilités, pour tous et partout. C'est dans cet esprit que je vous invite à l'examiner, à le renforcer, à le sécuriser, sans jamais perdre de vue cette promesse. Je serai garante de la bonne tenue de nos débats, dans un objectif d'efficacité, afin d'aboutir à un texte sobre permettant de relever ces défis.

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis de la commission des finances. Permettez-moi de commencer par exprimer des regrets quant à notre méthode de travail. Nous avons été contraints de travailler dans des délais très serrés, tant pour mener des auditions que pour déposer nos amendements. Ces regrets sont d'autant plus vifs que nous manquons de visibilité quant à l'inscription de ce texte à l'ordre du jour de la séance publique. Travailler vite, nous savons le faire. Travailler sans visibilité, c'est autre chose. Travailler sans budget, c'est de la littérature. Nous vérifierons rapidement, à l'automne prochain, la sincérité du gouvernement lors de l'examen du projet de loi de finances (PLF) pour 2027.

Le présent projet de loi a d'abord été un texte d'intentions ; le travail du Sénat a ensuite permis de dépasser celles-ci, sous certains aspects – je ne doute pas que nos travaux iront dans le même sens. Son ambition initiale est juste : financer la régénération et la modernisation de notre réseau ferroviaire, qui réclame 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an. Elle est née d'un constat lucide, celui de la rareté des ressources qui impose de prioriser. C'est exactement ce que dit le dernier rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, au titre éloquent : « Grands projets : le temps des choix ».

Cette loi vise ainsi à prioriser clairement la régénération et la modernisation de notre réseau et à consacrer nos efforts de développement là où ils servent le quotidien des Françaises et des Français : sur les lignes de desserte fine du territoire et sur le déploiement des services express régionaux métropolitains.

Et voilà qu'à l'issue d'une conférence de presse très médiatisée, M. Sébastien Lecornu confirme – en votre présence, monsieur le ministre – le lancement dès 2026 des marchés relatifs à la LGV Toulouse-Bordeaux-Dax, avec un protocole mobilisant 820 millions d'euros pour les seules années 2026 et 2027. On parle de rendre irréversible le projet, évalué à plus de 20 milliards, confirmé par une lettre très récente de M. Lecornu, avant même les annonces faites lors de la conférence du 7 mai. Cette confirmation soulève une question de cohérence. Comment tenir simultanément un discours sur le temps des choix et un autre sur l'irréversibilité d'une nouvelle grande ligne ? Quand les ressources manquent pour réparer l'existant, lancer de grands projets neufs revient précisément à renforcer l'effet d'éviction contre lequel le COI nous met en garde. De qui se moque-t-on ?

Dans le contexte climatique que nous subissons, et alors que 98 % des déplacements émetteurs de gaz à effet de serre sont le fait de mobilités du quotidien, c'est bien là que se trouve l'utilité réelle de nos investissements : sur le plan environnemental et sur le plan social, compte tenu notamment de notre dépendance aux hydrocarbures et de la situation géopolitique.

Les Serm ont un talon d'Achille : les collectivités attendent de l'État des engagements financiers à la hauteur des moyens qu'impose leur déploiement. C'est pourquoi je défendrai un amendement visant à explorer un levier de financement encore négligé : la valorisation foncière. Je vous proposerai dans quelques jours de cosigner une proposition de loi en ce sens, pour que nous continuions ensemble à travailler à l'avènement des Serm dans tous nos territoires.

Enfin, permettez-moi de terminer par un point de cohérence. L'article 19 de ce projet de loi vise à permettre à l'État de reconnaître, par décret en Conseil d'État, la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) dès le stade de la DUP (déclaration d'utilité publique), avant même que l'autorisation environnementale soit instruite. Il a été présenté comme supprimé par le Sénat, résultat d'une grande avancée dont vous vous êtes prévalu. Soyons précis : la mesure n'a pas été abandonnée, mais adoptée par une autre voie – c'était fromage et dessert, mais comme on a eu le dessert, il n'y a pas eu de fromage. En réalité, elle figure à l'article 36 de la loi de simplification de la vie économique du 26 mai 2026. Elle fait donc désormais partie de notre droit. En cohérence avec notre position, nous demandons l'abrogation de cet article 36.

Sur le fond, ce dispositif pose un grave problème : il permet de reconnaître la raison impérative d'intérêt public majeur – la première des trois conditions pour déroger à la protection des espèces – dès le stade de la DUP et supprime les listes limitatives des projets éligibles. Autrement dit, il transforme un outil d'exception, encadré par la directive européenne « habitats », en mécanisme ordinaire applicable à tout projet.

Chacun ici connaît l'origine de cette mesure : l'annulation par la justice des autorisations de l'A69 faute de raisons impératives suffisamment caractérisées. La justice a fait son travail ; plutôt que d'en tirer les conséquences, le gouvernement choisit de légaliser la pratique qui a été sanctionnée. Ce que les juristes appellent la stratégie du fait accompli vient d'ailleurs d'être confirmé par le Conseil d'État.

Le vrai problème est celui d'une architecture procédurale qui laisse parfois dix ans s'écouler entre la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale. Il mérite une réforme d'ampleur plutôt qu'un petit article passé en catimini dans une loi dite de simplification. Cela ne permet pas de venir à bout de cet énorme problème que constitue la juxtaposition d'un droit d'exception datant du XIX^e siècle, le droit d'expropriation, et des autorisations environnementales. On ne le résoudra pas en affaiblissant les protections qui, précisément, ont fonctionné. Ce chantier mérite un vrai travail parlementaire et une loi dédiée.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, en cohérence avec vos propos tenus à l'occasion du vote de l'article 19 au Sénat, je vous demande de soutenir l'abrogation de l'article 36 de la loi de simplification de la vie économique et de soutenir également un texte d'ampleur qui permettrait de revenir sur l'articulation de ces deux procédures, grâce à un vrai travail parlementaire en collaboration avec vos services.

M. Philippe Tabarot, ministre. Madame Arrighi, je vois que la sérénité des débats est au rendez-vous... Vous les avez lancés avec la fougue qui vous caractérise, mais j'aimerais que cette audition ne soit pas entièrement consacrée à l'A69 ou à la raison impérative d'intérêt public majeur puisque, comme vous l'avez dit, j'ai souhaité retirer cette disposition du projet de loi, à la demande de votre groupe au Sénat. J'ignorais ce qu'il adviendrait de cette mesure au sein de la loi de simplification économique, sur laquelle le Conseil constitutionnel s'est prononcé après l'examen du présent projet de loi au Sénat.

J'avais pensé insérer une disposition concernant la raison impérative d'intérêt public majeur dans ce texte parce qu'il me semblait que cela pouvait intéresser à la fois ceux qui défendent des projets et ceux qui s'y opposent. En effet, il est dans l'intérêt bien compris de tous que les questions de procédure soient tranchées tout au début. S'agissant de l'A69, on peut considérer que la décision de justice qui vient d'être rendue a donné gain de cause à

l'État, mais la décision en première instance lui a fait perdre des moyens financiers. Il est dommage, pour les différentes parties, que tout ne soit pas tranché d'emblée.

Je ne voudrais pas que l'on n'aborde que des sujets concernant votre territoire mais je rappellerai tout de même que GPSO (grand projet ferroviaire du Sud-Ouest) n'est pas un projet défendu seulement par le premier ministre. Il l'est aussi par deux présidents de région qui, je le dis sans faire de politique politicienne, sont de votre bord si j'ai bien compris.

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis. Non, pas du tout.

M. Philippe Tabarot, ministre. Mme Carole Delga et M. Alain Rousset sont effectivement passés à droite, voire plus, c'est bien connu.

Accessoirement, le projet est aussi soutenu par le maire de la troisième commune de France, qui se dit peut-être que sa métropole a été oubliée par le passé mais qu'elle a besoin, comme d'autres, de la grande vitesse pour son développement économique, qui est considérable. Nous respectons cette manière de voir les choses et je redis qu'il ne s'agit pas d'un projet de ce gouvernement, puisqu'il avait été adopté antérieurement. Nous avons considéré qu'il fallait le poursuivre.

Je remercie Mme Givernet pour le travail qu'elle a déjà accompli. La régénération du réseau est la mère de toutes les batailles. Nous avançons – je réponds aussi à la dernière question de Mme Arrighi – sur les deux jambes, la régénération et le développement, qui ne me paraissent pas incompatibles.

La loi-cadre est effectivement une première étape, qui vise à fixer les principes. Elle porte sur le comment et la future loi de programmation sur le quoi. Nous aurons alors l'occasion de préciser la trajectoire en matière de dépenses.

S'agissant de la régénération, le contrat de performance prévoit une hausse des investissements de plus de 50 %. Par ailleurs, la loi-cadre doit principalement permettre de cranter les 2,5 milliards d'euros supplémentaires par an qui doivent provenir des concessions autoroutières.

Je souhaite que le projet de loi soit inscrit le plus rapidement possible à l'ordre du jour de la séance publique. C'est une très bonne chose de l'aborder dès maintenant en commission, et j'en remercie de nouveau votre présidente. J'espère, je l'ai dit dans mon propos liminaire, que nous pourrions examiner le projet de loi en séance dès la rentrée et que vous vous ferez tous, dans vos groupes politiques respectifs, d'ardents défenseurs de son inscription à l'ordre du jour et de son adoption. L'actualité joue pour nous, malheureusement, car la situation que nos concitoyens traversent est particulièrement difficile, notamment pour ce qui est des infrastructures de transport.

Il serait facile pour le gouvernement de dire que tout a été anticipé ou pour nos adversaires de parler, au contraire, d'une impréparation incroyable – nous pourrions alors rejeter la faute sur les gouvernements précédents. Je dirai simplement qu'on nous jettera peut-être la pierre dans dix, vingt ou trente ans si nous n'augmentons pas le niveau d'investissement dans les infrastructures. Faisons-le passer, d'une manière transpartisane, à 4,5 milliards d'euros par an et plaidons, tous ensemble, pour ce texte, comme je le fais quotidiennement auprès du gouvernement.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Pierre Meurin (RN). Monsieur le ministre, notre premier mot d'ordre est qu'il faudrait faire preuve d'un peu plus d'humilité dans les propos qui sont tenus. Il y a, en effet, énormément d'angles morts dans ce projet de loi-cadre, en particulier en matière de financement.

J'étais déjà orateur de mon groupe lorsque nous avons adopté, en 2023, une loi visant à financer les services express régionaux métropolitains, mais il est de nouveau question d'eux dans ce texte. L'imbraglio quant au financement et au travail à mener dans ce domaine est grand ! Du reste, deux textes étaient prévus au départ, une loi-cadre et une loi de financement. Un second texte sera-t-il déposé ou bien le projet de loi de finances comportera-t-il un volet spécifique ?

Autre angle mort : si le titre du projet de loi est extrêmement ambitieux, il est matériellement assez peu effectif, un peu comme celui de la loi de simplification de la vie économique. Derrière un titre très accrocheur, vous ne proposez en réalité qu'une somme de mesures, dont certaines peuvent être intéressantes mais qui ne constituent pas une véritable loi-cadre de programmation pluriannuelle des transports.

Autre angle mort : la route représente 86 % des déplacements de voyageurs et de marchandises mais elle n'est l'objet que de trois articles sur les vingt-deux que compte le projet de loi, soit un peu plus de 10 % du total, ce qui me paraît largement insuffisant. Notre groupe se montrera constructif lors de l'examen du texte, mais nous considérons que la route doit financer la route. Dans la perspective du renouvellement des concessions autoroutières – j'ai rencontré beaucoup de concessionnaires –, nous ne souhaitons pas que les péages financent autre chose que l'entretien de notre réseau routier secondaire. La France est passée du premier au dix-huitième rang mondial pour la qualité des infrastructures routières au cours des vingt dernières années. Le financement doit donc être prioritairement fléché vers l'entretien des routes pour assurer le désenclavement des territoires.

Vous étiez, de mémoire, sénateur en 2019. Une mission d'information avait alors proposé la création d'un fonds de 130 millions d'euros par an pendant dix ans pour aider les collectivités à rénover les ouvrages d'art, dont l'entretien est une vraie question. Le projet de loi ne prévoit pas grand-chose en la matière mais nous aurons peut-être l'occasion d'en discuter. C'est en effet une priorité.

M. Philippe Tabarot, ministre. Je n'étais pas sénateur à l'époque. J'ai été élu en 2020.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Nous abordons un texte qui engage le quotidien et l'avenir de nos concitoyens et concitoyennes en ce qu'il concerne le financement, qui sera enfin durable, des transports, dont dépendent nos territoires et notre économie. Nous ne pouvons donc que soutenir le projet de loi.

Tout commence à l'article 1^{er}, cœur du texte. Nous allons inscrire dans la loi, pour la première fois, une programmation pluriannuelle, au moins décennale, de l'investissement dans les infrastructures. De la visibilité, de la prévisibilité et de la transparence, c'est précisément ce qui manque à ce secteur, qui s'inscrit dans le temps long mais dont on budgète les moyens dans l'urgence. La programmation repose sur une logique que notre groupe

assume : le transport finance le transport. Les recettes nouvelles, en particulier celles des futures concessions autoroutières, doivent ainsi être affectées intégralement aux infrastructures de transport. C'est la condition de la confiance.

L'urgence actuelle est la régénération. Nos infrastructures ferroviaires, par exemple, affichent un âge moyen de vingt-neuf ans, et une part importante des équipements est obsolète. Sans effort massif, nous sommes voués à voir les retards, les ralentissements et parfois les fermetures de ligne se multiplier. Régénérer, moderniser, permettra d'abord de remettre en état ce que nous avons et de s'adapter au changement climatique.

Sur un plan plus personnel, je pense à l'Europe quand je pense au transport. Je rêve d'un réseau ferroviaire véritablement européen et mieux interconnecté, d'un trajet Paris-Madrid en cinq ou six heures en TGV, qui devienne une véritable alternative à l'avion, et c'est dans cet esprit que notre groupe a déposé des amendements.

Plusieurs d'entre eux visent à prolonger la décarbonation. À l'article 18, nous proposerons d'accélérer le verdissement du transport routier de marchandises et d'associer aux efforts la commande publique. L'État et les collectivités doivent en effet montrer l'exemple.

D'autres amendements tendent à sécuriser juridiquement le texte. À l'article 6, nous écarterons un transfert gratuit de terrains de la SNCF aux régions qui serait exposé à un risque constitutionnel. À l'article 9 *bis*, nous souhaitons reporter l'ouverture à la concurrence de SNCF Connect afin de nous aligner sur le calendrier européen. À l'article 10, nous proposerons de maintenir un cycle tarifaire de trois ans.

Je veux insister en particulier sur un amendement relatif à la mobilité solidaire. La loi d'orientation des mobilités de 2019 a créé des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS). Six ans plus tard, moins d'une dizaine d'entre eux ont été signés. Nous proposons qu'une date butoir soit fixée par décret pour transformer enfin une faculté théorique en obligation effective. Pour celles et ceux qui n'ont ni véhicule ni possibilité d'accès à une offre de transport public, chaque jour sans solution est un jour d'éloignement de l'emploi et des services publics.

Enfin, je salue le travail de notre rapporteure, ma chère collègue Olga Givernet, qui doit nous permettre de bâtir un compromis transpartisan. C'est seulement à cette condition que nous pourrions espérer une inscription du texte à l'ordre du jour cet automne.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Ambition France transports est un beau nom, n'est-ce pas ? Mais derrière les grands mots, les promesses et les effets d'annonce, ce projet de loi raconte une autre histoire, très simple, qui est celle du désengagement de l'État. Vous nous présentez une loi-cadre qui n'est en réalité qu'un chèque en blanc. Les décisions importantes et attendues par tout le secteur sont renvoyées à une future loi de programmation qui, soyons lucides, ne viendra sans doute jamais. C'est en effet devenu une méthode pour le gouvernement : annoncer aujourd'hui, repousser demain, et oublier après-demain.

Pendant ce temps, le réseau ferroviaire vieillit, les petites lignes disparaissent, les transports du quotidien sont saturés, les collectivités manquent de moyens et les usagers et les usagers payent toujours plus cher. Le maintien de la règle d'or, bien qu'il soit repoussé pour SNCF Réseau, est incompréhensible.

Mais le plus inquiétant n'est presque pas ce que contient le texte : c'est plutôt sa philosophie. Votre obsession n'est pas le droit à la mobilité ou le service public mais la concurrence. Pour chaque réforme, chaque directive, chaque article, vous n'avez qu'une seule boussole : ouvrir davantage au marché, créer de nouveaux espaces pour les opérateurs privés, transformer un bien commun en marché économique, comme si le secteur privé était par nature plus efficace que le secteur public et comme si vingt ans de libéralisation n'avaient rien démontré. Partout où cette logique s'est imposée, on a vu les mêmes conséquences : une fragmentation des réseaux, une explosion des coûts de coordination, une dégradation des conditions de travail, une perte de maîtrise publique et, en fin de compte, des usagères et des usagers qui payent davantage pour un service qui n'est pas meilleur.

Ce projet de loi poursuit la fuite en avant. Il ne met plus la puissance publique au service de l'intérêt général mais la place progressivement au service du marché. SNCF Connect en est l'exemple le plus criant. L'État n'est plus stratège, il devient un simple organisateur et facilitateur de la concurrence. L'autorisation de transfert des rames amiantées est, à cet égard, consternante. De même, les collectivités ne sont plus des autorités publiques : elles deviennent des plateformes qui arbitrent entre les opérateurs. Quant aux citoyennes et aux citoyens, ils ne sont plus des usagères et des usagers d'un service public mais des consommateurs de mobilité.

Nous refusons cette vision, qui nous a déjà coûté extrêmement cher. Les transports ne sont pas un marché mais un droit, une condition de l'égalité entre les territoires, un outil de justice sociale et, surtout, un levier indispensable pour la bifurcation écologique. Il fallait une grande loi de programmation, reposant sur des milliards d'euros d'investissements garantis, un plan de rénovation du réseau, un engagement massif pour le ferroviaire et les transports publics. Or rien n'est prévu en matière de financement avant 2031, au mieux. Nous n'avons décidément pas la même définition de l'urgence.

Le projet de loi que vous avez choisi de présenter prépare surtout le terrain à de nouvelles libéralisations, alors que vous êtes rattrapés par la réalité avec la mise en pause de l'appel d'offres pour l'exploitation de l'étoile ferroviaire de Rouen et le désastre qui s'annonce en la matière. Au fond, ce texte est fidèle à votre politique. Quand il s'agit d'investir, il n'y a plus d'argent. Quand il est question d'ouvrir au privé, en revanche, une réforme est toujours prête. Nous défendons exactement l'inverse, c'est-à-dire un État qui planifie, qui investit, qui protège, qui assume pleinement le service public car la mobilité ne doit pas être abandonnée aux lois du marché. Elle doit relever de l'intérêt général, et c'est cette vision que nous défendrons tout au long de l'examen du texte.

M. Gérard Leseul (SOC). Depuis la loi d'orientation des mobilités, le Parlement attend de pouvoir débattre des questions structurantes en matière de transports, lesquels sont au carrefour des problématiques quotidiennes des Françaises et des Français ainsi que des enjeux climatiques et géopolitiques, puisqu'il s'agit du secteur émettant le plus de gaz à effet de serre en France et, d'après l'Insee, du deuxième poste de dépense des Français.

Le gouvernement a présenté en Conseil des ministres, le 11 février, un texte qui fait suite à une large concertation, et je tiens à saluer votre détermination, monsieur le ministre. Ce projet de loi tend à traiter plusieurs enjeux structurants pour les mobilités, tels que le financement des réseaux routiers et ferroviaires par la fin des concessions autoroutières, notamment en vue de résorber la « dette grise », la gestion des transports publics et le développement des très attendus services express régionaux métropolitains. À cela s'ajoutent diverses mesures de simplification, de facilitation ou de financement de projets

d'infrastructures. Cependant, le projet de loi reste totalement orphelin sur un plan : il faudrait des moyens suffisants pour accompagner la rénovation des réseaux de transport. La fin programmée des concessions autoroutières à l'horizon 2031 impliquera *a minima* la mobilisation de ressources supplémentaires pour assurer un tuilage financier et opérationnel et éviter toute rupture dans l'exploitation et l'entretien des infrastructures.

Se déplacer, c'est vivre : aller travailler, accompagner ses enfants, accéder aux soins et participer à la vie démocratique et économique. Chaque jour, pourtant, des millions de Françaises et de Français font l'expérience douloureuse d'une mobilité à deux vitesses, celle des métropoles, plutôt bien desservies, et celle des territoires où la voiture reste le seul horizon possible. À quelques mois de l'élection présidentielle de 2027, qui constituera une échéance capitale pour l'ambition et l'avenir de nos politiques de décarbonation, de transition énergétique et d'électrification des usages, ce projet de loi pose plus de questions qu'il n'en résout concrètement, en raison de l'absence de moyens. Néanmoins, en fonction de la nature et de la qualité des débats qui auront lieu au Parlement, le texte peut offrir une véritable opportunité. Je salue d'ailleurs le fait que nos collègues socialistes du Sénat ont déjà contribué à l'améliorer.

Plusieurs principes me semblent indispensables pour réussir la transition en matière de mobilité : mettre au cœur des enjeux la nécessaire décarbonation du secteur des transports et l'accélération de l'électrification des usages ; poser très clairement la question du financement et celle des structures nouvelles à créer dans un contexte de contrainte budgétaire ; aborder la question de la gouvernance des projets, intimement liée au rôle et aux compétences, parfois superposées, des collectivités ; répondre, enfin, aux besoins réels des Français en garantissant leur accès à la mobilité, leur pouvoir d'achat et l'efficacité des moyens de transport.

Ce projet de loi-cadre nous semble perfectible. Nous souhaitons avant tout ouvrir la voie à une véritable loi de programmation, qui est absolument indispensable pour garantir une visibilité financière pluriannuelle à la hauteur des besoins des réseaux de transport et des territoires.

M. Nicolas Tryzna (DR). Ce projet de loi répond à une nécessité que notre groupe défend depuis longtemps : redonner au pays une vision de long terme en matière de transport, car les infrastructures ne se construisent ni avec un budget annuel ni au rythme des alternances. Elles supposent de la constance, de la visibilité et des priorités clairement assumées. Or notre pays a trop longtemps privilégié les annonces en matière d'investissement et les projets nouveaux à l'entretien des réseaux, laissant progressivement s'accumuler ce que certains appellent la dette grise. Nous saluons donc la volonté du ministre des transports d'inscrire l'action publique dans une logique de programmation décennale. Cela répond à une demande ancienne des collectivités, des opérateurs, des industriels et des entreprises qui investissent et créent de l'emploi, mais encore faut-il savoir ce que l'on veut programmer.

Notre ambition en matière de transport doit reposer sur un équilibre entre investir, innover, entretenir et anticiper. Il faut investir parce que notre pays a besoin d'infrastructures adaptées aux enjeux économiques, environnementaux et territoriaux des prochaines décennies ; innover parce que les nouvelles technologies peuvent simplifier les trajets, améliorer l'information des voyageurs et renforcer l'efficacité des réseaux ; entretenir parce que les déplacements du quotidien reposent d'abord sur des infrastructures robustes et bien maintenues ; anticiper, enfin, parce que nous devons préparer les mobilités de demain tout en veillant à ce que celles d'hier demeurent possibles partout dans le territoire.

Ce texte fait de la régénération et de la modernisation des infrastructures existantes une priorité. C'est du bon sens et une exigence largement partagée par les collectivités territoriales, les opérateurs et le Conseil d'orientation des infrastructures. Il faut notamment saluer l'article 5, qui offrira à SNCF Réseau de nouveaux outils pour accélérer la modernisation, et les articles 9, 9 *bis* et 9 *ter*, qui mettront l'utilisateur au cœur des choix.

Face à l'ampleur des investissements nécessaires, il est par ailleurs légitime d'explorer différentes modalités de financement et une organisation plus souple, mais à la condition que l'État demeure le garant de l'intérêt général et que les dispositifs retenus soient pleinement orientés vers la régénération des infrastructures existantes.

Nous saluons des avancées qui poseront les bases d'une mise en concurrence saine, au service de l'adaptation de la SNCF et du développement de l'offre ferroviaire. Le rail est en effet un levier essentiel pour le développement du pays. À cet égard, il faut garantir aux Français des billets abordables, une offre de qualité et un réseau plus dense. Les dispositions prévues en la matière répondent à une attente très concrète des voyageurs, qui est de pouvoir préparer, réserver et effectuer leurs déplacements plus simplement, quels que soient les opérateurs et les modes de transport.

Simplifier, c'est avant tout permettre à l'action publique d'être plus efficace mais aussi faire preuve de responsabilité en matière de finances publiques, car l'inflation des délais produit mécaniquement une inflation des coûts. Chaque année perdue signifie des millions d'euros supplémentaires à la charge des contribuables.

Enfin, nous partageons l'idée qu'il faut penser un système de péréquation durable. C'est une nécessité pour le maintien des lignes secondaires et le désenclavement des territoires ruraux. Mais la même exigence doit valoir pour tous les modes de transport. La route reste le premier mode de déplacement des Français dans de nombreux territoires, voire le seul disponible. Notre responsabilité est donc de sortir des oppositions idéologiques et de privilégier une approche programmatique fondée sur les besoins réels des usagers. De fait, le projet de loi anticipe, prévoit et prend en compte la compétitivité du pays en définissant une ambition à long terme, plus pragmatique et au service des infrastructures.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Je tiens à saluer l'initiative consistant à nous présenter un projet de loi sur les transports qui permet de débattre de sujets éminemment importants. Ce secteur, cela a été dit, représente un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France. Il faut se montrer à la hauteur des enjeux si l'on veut vraiment diminuer les émissions de gaz à effet de serre et ne plus connaître des périodes de canicule telles que celles que nous venons de vivre, ou en tout cas ne pas les aggraver.

Ce projet de loi fait suite à la conférence Ambition France transports, qui a ouvert des perspectives intéressantes. Il a ainsi été acté que le réseau ferroviaire constituait un enjeu important. Malheureusement, le texte qui nous est proposé n'est pas un projet de loi de programmation. Si les ambitions sont, là encore, intéressantes sur certains points – j'y reviendrai –, nous restons largement sur notre faim en ce qui concerne la question principale, celle du financement. Il est nécessaire d'investir au moins 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an pour régénérer et moderniser le réseau ferroviaire. Je dis « au moins » car sinon nous aurons du mal à renforcer l'offre, le trafic et le report modal vers le train.

Le projet de loi comporte des avancées, en particulier pour le développement des bornes de recharge électrique, qui doit permettre la décarbonation des transports routiers, ou pour la desserte des territoires par le train, puisque le gestionnaire du réseau, c'est-à-dire l'État, pourra faire en sorte d'imposer un renforcement dans ce domaine. D'autres dispositions, au sujet desquelles nous avons déposé des amendements, sont plus discutables. Je pense notamment aux dérogations envisagées quant aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) ou à la mobilité cyclable. Il est intéressant d'aborder cette dernière question, mais l'article prévu en la matière est plutôt une source d'inquiétude.

S'agissant des montages financiers visant à dégager des moyens, le problème est que les dispositions retenues ne résoudront pas la question du renforcement du financement par les pouvoirs publics. En gros, si l'on crée de nouvelles filiales de Réseau Ferré de France (RFF), ce sera pour financer des investisseurs privés, *a priori* par des surpéages alors que les niveaux en la matière sont déjà les plus importants en Europe et qu'il faudrait plutôt songer à les réduire si l'on veut un choc d'offre.

Un autre enjeu de taille est l'adaptation du réseau ferroviaire aux fortes chaleurs et plus généralement au dérèglement du climat. Mercredi dernier, par exemple, 1 000 trains ont été supprimés sur 15 000, ce qui est tout de même énorme. Il faudrait investir massivement pour traiter cette nouvelle question. Nous tenons donc à saluer le travail fait au Sénat, notamment par nos collègues écologistes, pour inclure dans le texte la problématique de l'adaptation au changement climatique ou encore, à l'article 18, le report modal vers le ferroviaire et le fluvial.

Nous ferons des propositions relatives aux recettes, notamment afin d'augmenter le versement mobilité et la contribution des poids lourds. En matière d'aménagement du territoire, nous défendrons des amendements concernant la fermeture des petites lignes, la desserte du territoire, qui doit être maximale, et le développement des modalités alternatives. Monsieur le ministre, vous souhaitez augmenter encore le fonds de concours de SNCF Voyageurs pour le réseau, mais ne pensez-vous pas qu'il y a là un danger ? SNCF Voyageurs étant en concurrence, ne faudrait-il pas au contraire des financements publics ?

Mme Delphine Lingemann (Dem). Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports répond à une double exigence : garantir à nos concitoyens des mobilités accessibles et adaptées à leurs besoins, tout en accélérant la transition écologique.

La mobilité est un facteur d'égalité entre les territoires parce qu'elle permet l'accès à l'emploi, aux études, aux soins et aux services publics. C'est aussi un enjeu climatique majeur puisque les transports représentent encore près d'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre. Regardons toute la réalité en face : la voiture reste indispensable dans de nombreux territoires, faute d'alternatives ; lorsqu'elles existent, elles sont parfois insuffisantes, vieillissantes ou peu fiables.

Le groupe Les Démocrates partage l'ambition de régénérer et de moderniser durablement nos infrastructures. Quatre axes nous paraissent essentiels en la matière.

D'abord, vous le savez, nous étions opposés à la privatisation des autoroutes. Nous nous attacherons particulièrement à assurer la transparence sur les revenus des concessions et leur affectation aux investissements futurs.

Nous serons par ailleurs vigilants quant à la complémentarité des transports, qui repose sur les lignes à grande vitesse mais aussi sur les lignes d'équilibre du territoire, comme celle, tristement connue, entre Clermont et Paris, ainsi que sur les petites lignes, les réseaux de bus, les gares routières, le covoiturage et les services express régionaux métropolitains, qui doivent permettre de mieux connecter les métropoles à leurs territoires ruraux et périurbains. Il faut, de plus, maintenir les aéroports de proximité parce qu'ils sont essentiels au désenclavement, à l'attractivité économique et à la compétitivité de nombreux territoires.

Le troisième axe est la préparation des transports – matériel roulant et infrastructures – aux défis de demain. Je pense non seulement aux vagues de chaleur qui affectent les infrastructures, notamment le matériel roulant, mais aussi aux cyberattaques et aux menaces numériques, à l'image de la panne récemment survenue en Allemagne.

Enfin, comme la Cour des comptes invite à le faire, la politique tarifaire doit évoluer. Les objectifs en la matière doivent être de préserver la solidarité dans un contexte d'ouverture à la concurrence et de construire progressivement une tarification davantage fondée sur les revenus que sur le statut.

Monsieur le ministre, ce texte fixe un cap mais il doit également s'accompagner d'une véritable trajectoire financière. Sans loi de programmation, les ambitions resteront de simples intentions. Nos territoires ont besoin de visibilité, de stabilité et d'engagements durables pour moderniser les infrastructures et réussir la transition des mobilités. Notre pays en a besoin pour éviter une mobilité à deux vitesses, comme l'a si justement rappelé notre collègue Gérard Leseul. La mobilité ne doit jamais devenir un facteur d'inégalité entre les territoires : il faut au contraire qu'elle reste un levier en faveur de l'égalité des chances et de la cohésion nationale.

M. Xavier Roseren (HOR). Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier au nom du groupe Horizons pour votre présence en commission et à saluer l'ambition de ce texte, que nous abordons dans un esprit résolument constructif, de soutien à votre démarche.

Le diagnostic, bien documenté, est sévère : la moitié seulement des chaussées du réseau routier national non concédé sont en bon état, un tiers des ponts présente un défaut et le réseau ferroviaire paye trente ans de sous-investissement sous la forme de ralentissements et de pannes quotidiennes. Par ailleurs, les transports restent le secteur émettant le plus de gaz à effet de serre : ils représentent encore 32 % du total national.

Le principal apport du texte est de répondre à ces urgences en instaurant, pour la première fois, une programmation pluriannuelle d'au moins dix ans. Par ailleurs, les recettes des concessions autoroutières seront intégralement fléchées vers le transport. Nous soutenons pleinement cette logique et la priorité accordée à la régénération du réseau existant avant tout nouveau projet. C'est une avancée majeure pour des territoires tels que la vallée de l'Arve, dans ma circonscription, qui subissent depuis trop longtemps des flux sans toujours bénéficier des retombées correspondantes.

Je souhaite vous interroger sur un sujet qui m'est cher depuis des années mais qui reste absent du texte, celui des trains de nuit. En 2024, plus d'un million de voyageurs ont emprunté ceux de notre pays, ce qui était un record. Leur taux de remplissage est en moyenne de 76 %, mais il peut atteindre 80 % pour les liaisons Paris-Toulouse et Paris-Nice. Selon le bilan établi par l'Autorité de régulation des transports (ART), la fréquentation ferroviaire globale a atteint un niveau record en 2025, pour la quatrième année constitutive. Malgré une

demande massive et croissante, nous ne proposons que peu de trains de nuit alors que l'Autriche en offre plus de vingt à l'échelle internationale. Ce n'est pas un manque d'envie des Français qui est en cause, car 70 % d'entre eux se disent prêts à prendre le train, mais un manque de matériel roulant et de volonté.

Le projet de loi prévoit une programmation décennale et vise à moderniser la gouvernance ferroviaire mais il ne comporte pas une ligne, pas un chiffre, pas un calendrier au sujet des trains de nuit. Comment expliquer un tel silence alors que ces trains sont la réponse la plus cohérente aux enjeux climatiques, à la nécessaire désaturation des aéroports et à la desserte des territoires de montagne ? Comment le gouvernement entend-il faire des trains de nuit une priorité de la future loi de programmation, qu'il s'agisse du renouvellement du parc de voitures-couchettes ou des sillons nocturnes ?

Mme Constance de Pélichy (LIOT). On oublie souvent à quel point les transports et la mobilité sont une composante essentielle de notre contrat social. Pouvoir se déplacer, c'est être en mesure d'accéder à un emploi ou aux services publics, de se soigner, de se loger et de consommer ; bref, tout simplement de vivre. C'est aussi un enjeu climatique majeur, que plus personne ne peut nier. Le transport doit cesser de participer au réchauffement climatique : il faut que les mobilités évoluent vers des modes plus propres. Or les alternatives à la voiture restent très inégalement réparties : elles sont concentrées dans les territoires fortement urbanisés. À cette inégalité s'ajoute la dégradation des infrastructures existantes, faute d'investissements suffisants, ce qui fragilise encore l'accès de tous aux transports.

L'enclavement des territoires illustre crûment ces fractures territoriales. Dans les zones rurales, le manque de solutions alternatives est aggravé par un modèle de financement largement fondé sur le tissu économique local et l'héritage historique. Je pense particulièrement au bassin du Giennois, dans ma circonscription, où vivent plus de 20 000 habitants. Des grands noms de l'industrie y sont installés, tels que Shiseido, Pierre Fabre, Essity, Otis, etc. Pourtant, la ville de Gien est particulièrement enclavée : elle ne dispose quasiment pas de liaisons ferroviaires, hormis quelques trains vers Paris, et il est presque impossible de se rendre à Orléans, la préfecture, autrement qu'en voiture – et encore, en traversant un chapelet de villages dans un délai tout sauf raisonnable. Les professions médicales désertent le territoire ; les entreprises peinent à recruter des candidats ; les jeunes n'accèdent pas aux études – c'est un énorme gâchis économique et humain, profondément injuste et même révoltant.

Si le texte clarifie certains angles morts de la dernière grande loi sur les transports, il n'apporte aucune réponse aux territoires enclavés. Je le regrette profondément. Nous souhaitons que les autorités organisatrices de la mobilité puissent lever le versement mobilité même sans ligne régulière. L'assiette du versement mobilité additionnel doit par ailleurs être modifiée afin que le dispositif puisse être mobilisé plus facilement.

Nous serons vigilants à ce que le financement ne repose pas excessivement sur les usagers et les collectivités. L'indexation des tarifs sur l'inflation nous semble donc inadaptée, alors que le coût de la mobilité pèse déjà fortement sur les ménages.

Nous serons également attentifs aux effets budgétaires d'une éventuelle réécriture de l'article 9 pour les régions et les autorités organisatrices. Les prochaines négociations relatives aux concessions autoroutières devront être conduites avec plus d'exigence et de transparence.

En tant que députée du groupe LIOT, enfin, je serai particulièrement attentive à la situation des territoires ultramarins.

Nous voulons faire de ce texte un outil concret pour les usagers et les territoires, mais nous regrettons de ne pouvoir débattre, en commission, de nos propositions visant à harmoniser la catégorie tarifaire pour les personnes en situation de handicap et à ouvrir la carte familles nombreuses dès le deuxième enfant.

Mme Karine Lebon (GDR). Ce projet de loi part d'un constat que nul ne peut contester : notre pays fait face à un mur d'investissement en matière de transport. Le Conseil d'orientation des infrastructures évalue les besoins à près de 220 milliards d'euros sur dix ans. Il faut régénérer les réseaux, développer les transports du quotidien, désenclaver les territoires, décarboner les mobilités.

Le texte ne répond pas à ces problèmes ; il regarde simplement le mur d'investissement se rapprocher. La future loi de programmation que vous annoncez n'a ni calendrier, ni trajectoire financière, ni garantie d'être effectivement présentée. Comme souvent, vous promettez pour demain ce que vous refusez de financer aujourd'hui. Le texte repose sur des recettes existantes, sans nouvel effort budgétaire de l'État. L'affectation des recettes issues des concessions autoroutières est renvoyée à 2032 et ses modalités restent imprécises. Pour les usagers en revanche, l'effort est immédiat puisque l'article 12 prévoit l'indexation automatique des tarifs des transports publics sur l'inflation – autrement dit, le financement est flou pour l'État mais très concret pour les ménages. Cette mesure pèsera directement sur le pouvoir d'achat et découragera certainement l'usage des transports collectifs, alors que nous devrions tout faire pour les rendre plus accessibles.

Le reste du texte ressemble surtout à une succession de rustines tentant de corriger les déséquilibres créés ou aggravés par l'ouverture à la concurrence, notamment dans le ferroviaire.

J'appelle votre attention sur la situation particulière de La Réunion et sur le projet Réunion Express. Dans notre île, la congestion routière est devenue un problème social, économique et écologique majeur. Elle aggrave les inégalités d'accès à l'emploi, à la formation et aux soins ; elle pénalise les entreprises et pèse lourdement sur les familles, souvent contraintes de posséder une ou plusieurs voitures simplement pour aller travailler. Il n'y a pas de train chez nous ; cette absence doit être réparée.

Face à cette situation, le territoire a fait sa part. La région et les autorités organisatrices de la mobilité ont adopté une feuille de route commune et se sont engagées à créer une structure publique unique chargée de la maîtrise d'ouvrage et du financement du Réunion Express. Tout est prêt politiquement ; il ne manque plus que le véhicule législatif. Nous avons déposé un amendement à ce sujet, comme nos collègues sénatrices, mais il a été déclaré irrecevable en application de l'article 40 de la Constitution. Vous-même, monsieur le ministre, avez apporté votre soutien au projet devant le Sénat le 16 avril. Vous avez indiqué que vos services avaient participé à la validation de son modèle financier et à la rédaction du dispositif juridique. Le gouvernement est-il prêt à reprendre lui-même ce dispositif et à le présenter par voie d'amendement, pour que nous avancions enfin ? Je me tiens à votre disposition si la réponse est positive. Si elle est négative, je jouerai le jeu collectif mais je me contenterai de représenter les membres de mon groupe dans cette commission – je pourrais tout aussi bien ne pas être là pour examiner un texte qui exclurait délibérément une partie du territoire français.

M. Philippe Tabarot, ministre. De l'humilité, monsieur Meurin, je ne pense pas en manquer sur ces sujets complexes, qui n'intéressent pas tous les politiques. Il y a des amoureux des transports ici, ainsi que des spécialistes, et je m'en réjouis. Nous aurons gagné la partie si, lors du débat de l'entre-deux-tours de l'élection présidentielle, un quart d'heure est consacré à la politique du transport. C'est ce qu'attendent les Français. Malheureusement, nous n'arrivons pas à faire parler suffisamment de ce sujet, sauf en période de crise. Notre responsabilité collective est de donner aux transports une place aussi importante dans le débat politique que celle qu'ils occupent dans la vie quotidienne des Français.

Vous estimez que nous manquons d'ambition. Nous prévoyons pourtant de consacrer 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an au financement des infrastructures ferroviaires dès 2028 puis de porter progressivement ce montant à 2,5 milliards, dont 1 milliard pour la régénération du réseau routier national, départemental et communal, qui vous tient particulièrement à cœur, et pour l'entretien des ponts. Je n'étais pas encore sénateur quand le programme national Ponts a été décidé, en 2019, mais j'ai œuvré à sa pérennisation en déposant des amendements avec le rapporteur général du budget Jean-François Husson. Il est abondé de 50 millions par an. C'est certes insuffisant au regard du volume de projets, mais cela aidera le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) à avancer.

Je suis heureux que malgré un contexte budgétaire contraint, nous ayons obtenu une hausse de 10 % des crédits destinés à la régénération du réseau routier dans la loi de finances pour 2026. Je n'oppose donc pas les modes de transport les uns aux autres mais je mise sur leur complémentarité.

Comme vous, madame Coggia, je rêverais d'une mobilité européenne facilitée. Nous y travaillons avec l'Espagne, l'Italie, la Suisse et le Luxembourg, notamment dans le cadre du Conseil de l'Union européenne.

Je souhaite que le modèle français de financement des transports soit remis à plat afin de ne pas reproduire les erreurs du passé, de le rendre plus pérenne et de résorber la dette grise. Il n'y a pas de fatalité en la matière. Les autorités organisatrices de la mobilité sont pleinement mobilisées pour trouver des solutions adaptées et proposer des tarifications spécifiques aux publics vulnérables.

Plusieurs d'entre vous ont évoqué l'indexation des tarifs de transport sur l'inflation. Actuellement, l'usager paye environ 20 % du coût d'un trajet. Je sais que certains défendent la gratuité, mais si nous voulons investir dans les transports en commun, les infrastructures et le matériel, il faudra bien trouver des financements quelque part. Nous n'entendons y répondre ni par la dette ni par des impôts supplémentaires ; pour autant, il ne s'agit pas de faire peser le coût des investissements sur l'usager. Ce dernier doit payer le juste prix – il dépassait 50 % du coût du trajet il y a quelques années en France, comme c'est encore le cas dans la plupart des pays européens, puis est tombé à 20 %, ce qui nous paraît raisonnable. Si les usagers, les entreprises, les collectivités et l'État payent leur part, l'effort sera mieux réparti.

Connaissant votre attachement au rail, monsieur Cernon, je peine à comprendre que vous ne souteniez pas un projet qui permet de récupérer 2,5 milliards d'euros de recettes des concessions autoroutières, dont 1,5 milliard pour les infrastructures ferroviaires.

Je ne comprends pas non plus votre opposition à un élargissement de l'offre qui rendra le train plus facile pour les voyageurs, notamment grâce aux correspondances.

S'agissant de SNCF Connect, j'entends qu'il faudra choisir attentivement la date pour ne pas pénaliser l'opérateur historique, en concertation avec son président et en lien avec l'Europe. Je sais que, dans leur grande sagesse, le Sénat et l'Assemblée trouveront la date appropriée.

Comme moi, vous souhaitez le bien-être des usagers ; cela passe par quelques évolutions qui me paraissent indispensables. Ne perdez pas de vue l'objectif essentiel du texte : donner des moyens supplémentaires au réseau ferroviaire, qui en a bien besoin.

Merci, monsieur Leseul, pour vos remarques et pour les amendements que vous et votre groupe avez déposés afin d'améliorer le texte. Je me réjouis de cet état d'esprit.

Je remercie également M. Tryzna pour son esprit constructif. J'ai bien compris les deux priorités de son groupe : la qualité du service pour nos concitoyens et le désenclavement des territoires.

Le financement du projet vous laisse sur votre faim, monsieur Bonnet. Il n'est pourtant pas neutre de récupérer 2,5 milliards de recettes des concessions autoroutières pour les investir dans les transports ferroviaire, fluvial, routier et dans les transports en commun. Le nouveau contrat de performance de SNCF Réseau prévoit 1,5 milliard d'investissements supplémentaires par an dès 2028.

Les montages financiers prévus à l'article 5 concernent spécifiquement des opérations de modernisation. Quant aux versements opérés *via* le fonds de concours, il s'agit d'argent public – une partie des bénéfices du groupe – que l'État choisit de réinvestir dans le réseau. Nous pouvons en remercier la SNCF. Vu la réduction plus que significative de sa dette et sa relation contractuelle avec l'État, je pense que chacun y trouve son compte. Nous nous réjouissons que la SNCF fasse des bénéfices, y compris grâce à ses filiales et à ses opérations à l'étranger, et qu'elle puisse ainsi investir dans le réseau ferré national. C'est l'intérêt d'une grande entreprise publique – vous noterez que je n'ai pas seulement le terme d'ouverture à la concurrence à la bouche.

J'ai entendu la volonté de Mme Lingemann de faire de la mobilité un facteur d'équité et de veiller à ce que ne se développe pas un système à deux vitesses. C'est l'objet des Serm. J'en profite pour faire un aparté sur le versement mobilité. Nous aurons ce débat à l'occasion du prochain projet de loi de finances, mais je rappelle que l'État investit déjà 900 millions d'euros dans les Serm dans le cadre des contrats de plan État-Région (CPER), sans compter qu'il prendra en charge les études de préfiguration. Les lignes Paris-Clermont et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (Polt) sont les principaux chantiers en 2025 et 2026, avec près de 200 millions d'euros d'investissement cette année.

Je le répète, monsieur Roseren, ce projet de loi n'implique ni impôts ni dette supplémentaires.

Je m'associe à vos propos sur les trains de nuit. Jean Castex, en tant que premier ministre, a eu le courage de relancer ces liaisons après leur disparition pendant plusieurs années. Il est vrai que le texte ne les évoque pas spécifiquement – l'article 1^{er} porte sur les infrastructures de transport, non sur le matériel roulant. Sachez que j'ai lancé en février 2025 un marché de renouvellement des trains de nuit, financé à hauteur de 1,1 milliard en autorisations d'engagement dans la loi de finances pour 2026. Si la loi-cadre ne parle pas du train de nuit, la loi de finances, elle, en parle donc clairement. Un marché de 27 locomotives

et 180 voitures sera attribué avant la fin de l'année, la livraison étant attendue avant 2030. La loi de programmation devra traiter l'enjeu des sillons nocturnes, en liaison avec SNCF Réseau.

Madame de Pélichy, l'indexation des tarifs sur l'inflation prévue à l'article 12 n'est qu'une possibilité offerte aux autorités organisatrices de la mobilité, lesquelles conservent la liberté de mener la politique tarifaire de leur choix. Certaines optent pour la gratuité, considérant que la configuration et les moyens de leurs communes le permettent ; d'autres proposent des tarifications spécifiques pour les personnes en précarité et au chômage, les seniors et les jeunes.

Je partage votre inquiétude concernant les zones rurales. C'est la raison pour laquelle j'ai défendu, en tant que sénateur puis en tant que ministre, la possibilité d'instaurer un versement mobilité régional et rural qui permette d'investir davantage en ruralité et de désenclaver les territoires qui en ont besoin.

Il n'est pas très sympa de parler de rustines, madame Lebon ! Nous posons les jalons d'un nouveau modèle. Vous considérez peut-être que 2,5 milliards supplémentaires sont un détail, mais nous en aurons bien besoin si nous voulons financer des Serm, notamment à La Réunion. Le projet de loi nous permettra de répondre à un problème qui perdure depuis des dizaines d'années.

Dans le cadre des contrats de convergence et de transformation 2024-2027, l'État participe désormais aux études relatives aux réseaux régionaux de transports. Elles permettent d'identifier les scénarios les plus adaptés aux flux de voyageurs attendus et de définir les modalités de financement. La Réunion a engagé de telles études, à la suite desquelles les États généraux des mobilités se sont tenus de mai à juillet 2023. Un débat public s'ouvrira en août 2026.

Les territoires ultramarins ont des enjeux de mobilité spécifiques. À La Réunion comme ailleurs, la route est ultradominante et les bouchons se comptent en heures le matin pour aller travailler.

Face aux défis de la transition écologique, les outre-mer doivent disposer des moyens de développer des solutions de mobilité du quotidien offrant une alternative au monovoiturage. À cette fin, la loi de finances pour 2026 a étendu aux collectivités territoriales régies par l'article 73 de la Constitution la possibilité de lever le versement mobilité régional et rural pour financer des services de mobilité et développer des offres complémentaires de transport – transport guidé, transport routier, etc.

La direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) a mené plusieurs séances de travail avec le conseil régional de La Réunion. Elle a apporté un appui méthodologique pour l'évaluation socio-économique du projet, la validation du modèle financier et la rédaction de la proposition de loi créant la Société des grands projets de La Réunion. Mon cabinet suit ce dossier avec attention et me rend régulièrement compte de ses avancées. D'ici à l'examen du projet de loi en séance publique, j'ai demandé à la DGITM de poursuivre ses travaux avec la région afin que le portage technique et financier le plus adapté soit mis en œuvre. Je ne manquerai pas de vous associer à nos travaux, madame la députée.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux questions des autres députés, sachant que M. le ministre devra peut-être nous quitter avant d'avoir répondu à l'ensemble d'entre elles.

M. Philippe Tabarot, ministre. Je dois en effet me rendre à la cellule interministérielle de crise (CIC).

M. Matthieu Marchio (RN). Ces derniers jours, des milliers de Français ont vu leurs trains supprimés, retardés ou ralentis à cause d'un épisode exceptionnel. C'est un avertissement : avec le réchauffement climatique, ces événements vont se multiplier. Mais comment notre réseau ferroviaire pourrait-il être résilient quand l'État le laisse vieillir depuis des années ? L'Autorité de régulation des transports est sans appel : le contrat de performance qui devait être actualisé est devenu obsolète. Résultat, on navigue à vue. Les investissements restent insuffisants pour enrayer le vieillissement du réseau, notamment de la signalisation, et les suppressions de trains ont explosé de 38 % en seulement un an.

Votre projet de loi parle beaucoup de programmation et de financement futur, mais les usagers, eux, ne voyagent pas en 2032, ils prennent le train aujourd'hui. Et aujourd'hui ils subissent des retards, des ralentissements et des annulations parce que les investissements ont trop longtemps été repoussés. Ma question est simple : pourquoi refusez-vous de mettre immédiatement à jour le contrat de performance de SNCF Réseau, avec une trajectoire d'investissement à la hauteur de l'urgence, au lieu de continuer à repousser les décisions pendant que les Français en payent le prix ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Votre question est obsolète, monsieur le député : comme je l'ai indiqué, le contrat de performance est en phase de consultation depuis début juin ; son montant est abondé de 1,5 milliard d'euros et atteint 4,5 milliards.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). N'en déplaise aux climatosceptiques comme M. Luc Ferry – dont je condamne les propos particulièrement grossophobes à l'encontre de la ministre Monique Barbut –, nous vivons une canicule sans précédent qui met le réseau ferroviaire à rude épreuve : retards et suppressions affectent beaucoup d'usagers. Encore hier, une jeune travailleuse, Charlène, n'a pas pu rentrer chez elle après un déplacement à Chartres. Le sous-investissement chronique et le manque d'anticipation expliquent tout cela. Quelles mesures concrètes engagez-vous à court terme pour garantir la continuité du service ferroviaire en période de fortes chaleurs ? Pourquoi la hausse de 1,5 milliard d'euros pour le ferroviaire, que vous disiez vouloir graver dans le marbre, a-t-elle disparu du projet de loi ? Pourquoi avoir changé d'avis, et pensez-vous que c'est opportun ?

M. Philippe Tabarot, ministre. En 200 ans, jamais aucun train n'avait circulé par de telles chaleurs. Ce n'était jamais arrivé. Le réseau a certes été mis à mal mais il a tenu, au prix de quelques aménagements de plans de transport. Globalement, 12 000 à 13 000 trains ont circulé chaque jour grâce aux cheminots. Je veux leur rendre hommage : 3 500 agents de SNCF Réseau ont effectué des « tournées de chaleur » sur le terrain pour détecter les problèmes. Un million de personnes ont pu prendre le train le week-end dernier. Les plans de transport ont bien sûr été adaptés à la chaleur, comme ils le seront le week-end prochain, qui marque le début des vacances scolaires. Là encore, plus de 1 million de personnes voyageront en train vendredi, samedi et dimanche, avec un matériel roulant qui a été très sollicité. J'espère que cela tiendra.

Je ne nie pas qu'un certain nombre de nos concitoyens se sont retrouvés dans des situations particulièrement difficiles ces jours derniers ; mes propos doivent leur sembler décalés par rapport à l'expérience qu'ils ont vécue, mais grâce au gestionnaire d'infrastructure et aux opérateurs, le réseau a tenu.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Sur le 1,5 milliard d'euros annuels que le gouvernement prévoit d'investir dans la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire, dans un contexte budgétaire contraint, quelle part entend-il mobiliser dans le cadre des partenariats public-privé (PPP) et des filiales mixtes prévus à l'article 5 ? D'un point de vue opérationnel, comment compte-t-il remplir son objectif ? Des investisseurs ont-ils déjà été identifiés, et par quels types de projets sont-ils intéressés ?

M. Philippe Tabarot, ministre. Nous recourons au fonds de concours, aux certificats d'économie d'énergie (C2E), aux financements européens et aux partenariats public-privé pour les lignes ayant besoin d'être modernisées. Au dire de la Cour des comptes et de l'Inspection générale des finances (IGF), ces partenariats ont plutôt bien fonctionné. Chacun peut en penser ce qu'il veut quand il s'agit des hôpitaux, des stades de foot ou des prisons, mais les PPP montrent leur efficacité dans le ferroviaire, en particulier pour moderniser le réseau. Cela permettra d'assurer la transition jusqu'à la fin des concessions en 2032.

M. Peio Dufau (SOC). L'ouverture à la concurrence n'a été ni réfléchie ni accompagnée, et le projet de loi ne fait que colmater les brèches. Problèmes de billettique, manque de stratégie concernant la desserte du territoire, problèmes d'entretien du réseau, de conception, de coordination de l'achat de matériel roulant... Il manque un pilote dans le train. En Suisse, comme nous l'avons vu avec Mme la rapporteure, un office fédéral des transports assure le pilotage. L'État doit jouer le rôle de chef d'orchestre que la concurrence a retiré à la SNCF.

S'agissant des financements, une loi de programmation est nécessaire. Est-il pertinent d'affecter 20 milliards au GPSO quand on n'est pas capable de trouver des solutions pour financer les transports du quotidien ?

M. Philippe Tabarot, ministre. J'ai évoqué le GPSO dans ma réponse à la rapporteure pour avis, et je connais votre position sur le sujet. Dans tous les cas, la régénération et la modernisation demeurent les priorités.

Ne voyez pas dans ce projet de loi une occasion de revenir en arrière ou de prendre une revanche sur l'ouverture à la concurrence. Profitons-en plutôt pour améliorer ce qui doit l'être et résoudre les problèmes qui n'ont pas été traités à l'époque.

Je suis très intéressé par le retour d'expérience de la Suisse, notamment au sujet de la qualité du service aux voyageurs. Vous noterez incidemment que si les Suisses investissent cinq à six fois plus que nous dans leur réseau, c'est parce qu'il est cinq à six fois plus réduit que le nôtre. Je suis prêt à vous confier une mission de comparaison des pratiques européennes, en particulier concernant la distribution et les liens entre les opérateurs privés et publics.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Je propose à celles et ceux qui n'ont pas pu poser leur question à M. le ministre avant son départ de me la faire passer afin que je la lui transmette, à moins que certains d'entre vous ne souhaitent prendre la parole.

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis. Je veux faire au ministre une réponse qu'il écouterait peut-être – je ne doute pas qu'il soit attentif à ce qui se dit en commission du développement durable – afin que nos propos ne soient pas caricaturés. Nous avons participé activement aux assises France Transport, dont nous partageons le constat, comme Mme la rapporteure. Ce texte est une intention, avec sollicitation à l'avenir des C2E, des CPR pour 2024-2028 et des péages-concessions. C'est cet avenir que nous surveillerons attentivement. La régénération et la modernisation sont deux jambes ; si on leur enlève 20 milliards, l'ensemble va se mettre à boiter. Notre esprit constructif ne doit pas valoir dissonance cognitive.

Ma question portait sur les vingt-sept locomotives de train de nuit prévues pour 2026, qui n'ont pas été livrées : le report est promis pour novembre, mais rien n'est moins sûr.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Avant d'en venir aux amendements, je vous indique quelques éléments d'organisation. Nous siégeons aujourd'hui jusqu'à 20 heures, puis de 21 heures 30 à minuit. Demain, mardi, nous commencerons à l'issue du vote solennel sur la proposition de loi relative à la fin de vie, soit 17 heures 30 ou 18 heures ; il n'y aura pas de nocturne. Mercredi, nous siégeons de 9 à 13 heures, puis de 15 à 20 heures, sans nocturne, en démarrant après les questions au gouvernement l'après-midi et en suspendant brièvement pour le vote sur la loi de programmation militaire. Jeudi, nous siégeons de 9 à 13 heures, puis de 15 à 20 heures, avec une nocturne si nécessaire.

M. Gérard Leseul (SOC). Je n'ai pas compris ce qui était prévu pour demain. Après le vote de 17 heures 30, pas de nocturne : cela veut bien dire de 17 heures 30 à 20 heures ?

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Oui, pour permettre à ceux qui le souhaitent d'aller en séance demain soir.

Mme Christine Arrighi (EcoS). Pourrions-nous avoir l'ordre d'examen des articles afin de nous organiser pour la suite des travaux ? Nous venons de découvrir celui d'aujourd'hui.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. C'est le point suivant. L'article 1^{er} ayant une importance particulière, qui se traduit par un nombre d'amendements important – plus d'une centaine –, nous avons décidé collectivement, après avoir consulté les groupes, de le réserver en point fixe mercredi matin afin de l'examiner sans que la séance publique se tienne en parallèle. Nous démarrons aujourd'hui avec l'article 2 et les suivants. Nous interrompons cette succession mercredi matin pour examiner l'article 1^{er}.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Si nous prévoyons de siéger jusqu'à jeudi minuit, pourquoi se priver de mardi et mercredi soir ? Finir rapidement permet à ceux qui habitent loin de rentrer plus tôt en circonscription.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Je suis persuadée que nous n'aurons pas besoin de la séance de jeudi soir. Il y a des sujets importants en séance mardi et mercredi et certains membres de la commission souhaitaient y siéger. Nous reprendrons demain, juste après le vote solennel sur la proposition de loi relative à la fin de vie.

M. Peio Dufau (SOC). Il y aura une discussion générale avant le vote solennel. Ne pourrait-on pas poursuivre le débat pendant la discussion générale et faire une suspension au moment du vote ?

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Souhaitez-vous que la commission siège pendant la discussion générale sur la fin de vie ? (*Dénégation.*) Visiblement, non. Nous reprendrons donc après le vote solennel.

J'en viens à la recevabilité des 696 amendements déposés. Parmi eux, 68 ont été déclarés irrecevables au titre de l'article 40, 35 ont été déclarés irrecevables au titre de l'article 45, car ils constituaient des cavaliers, 3 ont été déclarés irrecevables au titre de l'article 20 de la Constitution, car constituant une injonction au gouvernement – il s'agit d'amendements qui imposent le dépôt d'un projet de loi dans un délai précis. Nous avons donc 578 amendements à examiner.

Les amendements déclarés irrecevables au titre de l'article 40 l'ont été car ils constituaient une charge pour l'État, les collectivités ou SNCF Réseau : moratoire sur la fermeture de lignes, obligation de gérer en régie les autoroutes ou création d'un nouvel établissement public, nouvelles compétences ou possibilité de nouvelles compétences pour les collectivités, extension d'avantages tarifaires induisant une charge pour les AOM et pour l'État, nouvel accompagnement – potentiellement financier – de publics vulnérables, nouveaux investissements à la charge de l'État ou des collectivités, nouvelles obligations de dépenses coûteuses ou possibilité de procéder à des dépenses d'investissement pour SNCF Réseau, plafonnement des redevances versées à SNCF Réseau et fléchage d'une recette vers une dépense précise.

S'agissant des cavaliers, je rappelle que la base d'appréciation du lien direct ou indirect d'un amendement avec le texte n'est pas la thématique du projet de loi ni de ses chapitres, mais le contenu précis des articles du texte au moment de son dépôt. J'ai donc déclaré irrecevables les amendements relatifs aux trottinettes électriques, au permis de conduire, à l'automatisation de la conduite, à la lutte contre la circulation à contresens sur l'autoroute, aux issues de secours et au bris de vitres dans les cars, à la transparence et à la révision des prix du transport routier non électrique, à certaines dispositions pénales relatives au transport routier, aux ZFE (zones à faibles émissions) et à l'aérien. Je tiens à préciser que le débat sur les ZFE n'entre pas dans le cadre du texte et que le lien avec les Serm est beaucoup trop faible : l'article 11 porte sur la gouvernance des Serm et de la Société des grands projets, pas sur leurs objectifs de décarbonation. Quant à l'aérien, il est délibérément exclu du texte car les enjeux sont d'une autre catégorie ; l'aérien n'était pas présent dans les travaux de la conférence Ambition France Transport, il n'entre pas non plus dans le champ de l'Afit France, chargée par l'article 1^{er} de répartir les ressources prévues par les lois de programmation. Le financement des infrastructures aéroportuaires répond en effet à une logique tout à fait différente de celles des secteurs routier, ferroviaire ou fluvial.

M. Peio Dufau (SOC). J'ai du mal à comprendre l'irrecevabilité de certains amendements, notamment concernant les suites du plan Joana – que le ministre a évoqué – pour le renforcement de la sécurité routière du transport scolaire. Les amendements relatifs au bris de vitres pour l'évacuation d'urgence des transports en commun ont été déclarés recevables au Sénat. Pourquoi ne le sont-ils pas à l'Assemblée ? C'est lunaire.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Certains amendements liés au plan Joana ont été déclarés recevables car ils avaient un lien direct avec le texte : il s'agit de ceux qui concernent la conduite sous l'emprise de stupéfiants. Le bris de vitres n'a pas de lien direct avec le texte.

M. Peio Dufau (SOC). L'évacuation fait partie du plan Joana.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. L'article du texte qui évoque le plan Joana porte uniquement sur la conduite.

M. Pierre Meurin (RN). En matière d'irrecevabilité, on a la furieuse impression qu'il existe un pouvoir discrétionnaire en fonction des ambiances, en fonction des présidents de commission, en fonction de ce qui se discute dans les arrières-couloirs.

Je donnerai l'exemple des ZFE. À deux reprises, au moment du projet de loi relatif à l'industrie verte puis de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains sur lequel j'étais orateur, en 2023, j'ai déposé de nombreux amendements, notamment pour indiquer que les ZFE, quoi qu'on en pense sur le fond, devaient être suspendues tant que les Serm n'étaient pas en service. Ces amendements avaient tous été déclarés recevables et je les avais placés à la quasi-totalité des articles du texte. Je dois avouer une réelle incompréhension. Cette commission avait, à l'origine, une approche extensive de la recevabilité qui permettait de débattre ; nous ne sommes pas saisis de beaucoup de textes structurants et cette approche restrictive est extrêmement regrettable pour le débat. C'est dommage. Cela nous agace suffisamment pour nous mettre dans des dispositions négatives *ab initio*, d'autant que l'irrecevabilité est déclarée au dernier moment, alors que nous avons travaillé nos argumentaires. J'ai demandé à mes collègues de me faire le bilan des irrecevabilités qui leur ont été opposées mais j'ai l'impression, madame la présidente, que vous avez eu la main extrêmement lourde. C'est un vrai regret et une vraie déception.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. J'entends votre insatisfaction, mais il faut savoir que la majorité des amendements du groupe Rassemblement national que j'ai dû déclarer irrecevables portaient sur les ZFE, lesquelles ne font pas partie du texte. Nous en avons déjà débattu longuement et une pétition sur les ZFE sera bientôt débattue par la commission. Les amendements que vous avez déposés n'ont pas de lien direct avec le texte. Il y en a un que nous avons pris le temps de regarder pour être le plus impartial possible. C'est celui sur les Serm, que vous aviez déposé à l'article 11. Il s'avère que l'article 11 traite de la gouvernance des Serm et n'a pas de lien direct ni indirect avec les ZFE. Il a donc été déclaré irrecevable.

TITRE I^{er} – DISPOSITIONS RELATIVES AUX RÉSEAUX ROUTIERS

Article 2 : *Faciliter le raccordement aux réseaux d'électricité des infrastructures de recharge pour véhicules électriques*

Amendement CD390 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). Cet amendement d'appel vise à vérifier si le dispositif exceptionnel de prise en charge des coûts de raccordement prévu à l'article 2 bénéficie également aux infrastructures de recharge ouvertes au public destinées aux véhicules lourds.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le dispositif vise les infrastructures ouvertes au public sans distinction de catégorie de véhicule. Les bornes destinées aux poids lourds y sont donc éligibles. L'amendement étant satisfait, demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

L'amendement est retiré.

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD642 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD426 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). Cet amendement d'appel prévoit le financement de dispositifs destinés à prévenir les actes de dégradation, de vandalisme ou de vol.

Lorsqu'on rencontre les sociétés qui exploitent des bornes de recharge, ou quand on a soi-même l'occasion de recharger un véhicule électrique, on constate que de plus en plus de bornes sont dégradées pour le vol du cuivre. Il y a là un vrai paradoxe : entre le coût pour l'exploitant de la borne et ce que cela rapporte aux voleurs de cuivre, le différentiel est absolument énorme. Les exploitants de bornes électriques ont besoin d'être accompagnés pour installer des dispositifs plus sécurisés afin d'éviter ces vols qui nuisent à leur rentabilité et qui sont aussi un problème lorsque les bornes sont publiques. Les dégradations entraînent l'indisponibilité des bornes le temps des réparations, au détriment des personnes en déplacement qui n'ont parfois pas d'autre point de chute pour recharger leur véhicule que la borne dégradée.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La réfaction module le coût du raccordement, et non l'équipement de sécurisation des bornes. Le critère proposé est donc étranger à la logique du dispositif. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Suivant l'avis de la rapporteure, elle **rejette** l'amendement CD389 de M. Timothée Houssin.*

Amendement CD114 de M. Auguste Evrard

M. Auguste Evrard (RN). L'article 2 finance le raccordement des bornes de recharge, et c'est une bonne chose, mais il traite toutes les bornes de la même manière, qu'elles rendent ou non un service au réseau. Or certaines lui restituent de l'électricité. Le véhicule électrique devient alors une véritable batterie au service de la collectivité, en particulier lors des pointes. À terme, cela représente plusieurs centaines de gigawattheures de stockage réparties sur tout le territoire. Cet amendement demande que l'arrêté fixant le niveau de l'aide tienne compte de cette capacité de restitution pour orienter l'argent public vers les équipements les plus utiles à la stabilité du réseau et à notre sécurité d'approvisionnement, et pour réduire d'autant le recours aux centrales fossiles en période de pointe.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'idée est intéressante mais l'amendement est déjà couvert par la prise en compte des caractéristiques de l'infrastructure de recharge dans l'arrêté. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD116 de M. Auguste Evrard

M. Auguste Evrard (RN). La décarbonation du transport de marchandises se heurte à un obstacle très concret : recharger un poids lourd exige une puissance sans commune mesure avec celle nécessaire pour une voiture, et donc un raccordement plus lourd et plus coûteux. Si le soutien public ignore cette spécificité, les bornes pour poids lourds seront les dernières installées et notre réseau de recharge restera pensé pour les seuls véhicules légers. Cet amendement complète l'article 2 pour que le niveau de l'aide tienne compte de l'adaptation des bornes aux besoins des poids lourds à émissions nulles. Il s'agit d'orienter une part du soutien vers la forte puissance, sans quoi il n'y aura pas de fret décarboné en France. C'est la condition de crédibilité de toute politique de décarbonation du fret.

Mme Olga Givernet (EPR). La puissance de raccordement des poids lourds est une caractéristique déjà prise en compte dans l'arrêté. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD452 de M. Matthieu Marchio

M. Matthieu Marchio (RN). L'article 2 facilite le raccordement des bornes de recharge pour véhicules électriques, et c'est très bien. Je vous propose simplement de le rendre plus intelligent. Partout en France, nous avons d'anciennes emprises ferroviaires désaffectées, des terrains déjà artificialisés, souvent raccordés au réseau électrique et bien situés. Plutôt que de bétonner de nouveaux espaces naturels ou agricoles, pourquoi ne pas y installer en priorité des infrastructures de recharge ? Cet amendement permet, sans rien imposer, que le niveau de prise en charge des coûts de raccordement tienne compte de l'implantation de ces friches ferroviaires. Sobriété foncière, bon usage de l'argent public, valorisation du patrimoine national : cet amendement coche toutes les cases.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le critère est étranger à la logique économique de la réfaction, qui module le soutien selon le coût de raccordement et le niveau de couverture. Vous proposez qu'il soit fixé selon le statut foncier du terrain. Or subventionner une borne en raison de la nature de son emprise nourrirait précisément les biais de localisation dénoncés par la Cour des comptes, par la CRE (Commission de régulation de l'énergie) et par l'IGF (Inspection générale des finances) ; cela appellerait l'ajout d'autres catégories de foncier déjà artificialisé. L'amendement serait, en outre, largement inopérant, le recoupement entre les aires du réseau routier national non concédé visées par l'article et d'anciennes emprises ferroviaires désaffectées étant marginal. Enfin, l'objectif de sobriété foncière, légitime, est déjà visé par le schéma directeur de développement des infrastructures de recharge et par la loi « climat et résilience ». Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD61 de Mme Constance de Pélichy

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Les collectivités peuvent bénéficier de subventions ou de primes, parfois conditionnées dans le temps, pour l'installation

d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. Or il arrive qu'Enedis mette plus de temps que prévu à raccorder la borne, comme ce fut mon cas à l'époque où j'en avais la charge dans ma commune, à La Ferté-Saint-Aubin, avec plus de six mois de retard. Nous n'avons pas pu prétendre à la subvention qui nous était promise à l'époque parce que nous avons dépassé le délai. Pour que cela ne se reproduise pas, je demande que toute collectivité qui serait pénalisée par un délai de raccordement trop long par Enedis se voie proroger le bénéfice de la subvention.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Vous avez raison : la difficulté est réelle et les collectivités peuvent perdre une prime C2E du fait de délais de raccordement qui ne leur sont pas imputables. Néanmoins, le dispositif proposé me semble inadapté. Le régime des C2E et les délais d'achèvement des opérations relèvent du pouvoir réglementaire ; la loi n'a pas à fixer ces délais, ni leur cause de prorogation. Je vous invite à vous rapprocher du gouvernement pour lui demander une adaptation des arrêtés C2E afin de prendre en compte les retards de raccordement non imputables aux bénéficiaires. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Connaissant la capacité du gouvernement à régler dans un délai raisonnable, je maintiens mon amendement.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 2 **modifié**.*

Après l'article 2

Amendement CD353 de M. Emmanuel Blairy

M. Emmanuel Blairy (RN). La recharge bidirectionnelle représente une avancée puisqu'elle permet d'utiliser la batterie d'un véhicule électrique comme une capacité de stockage au service du réseau électrique ou du logement. Cette technologie a donc une valeur collective considérable. Pourtant, son développement peut s'accompagner de pratiques qui limitent la liberté de choix du consommateur. Je m'en explique : certains dispositifs conditionnent l'accès à cette fonctionnalité à l'utilisation d'une borne imposée, au choix d'un fournisseur d'électricité déterminé ou encore à la souscription de services numériques liés au constructeur. Le consommateur doit pouvoir utiliser cette fonctionnalité sans avoir à remplir des conditions imposées par le constructeur ou l'importateur. Or, aujourd'hui, l'usage bidirectionnel peut être exclu de la garantie classique de la batterie alors même qu'il constitue une fonctionnalité proposée avec le véhicule. Plus grave encore, certaines conditions géographiques excluent près de 3 millions de Français, notamment dans 2 500 communes desservies par les entreprises locales de distribution.

Cet amendement pose un principe : la garantie doit suivre l'usage vendu et l'accès à une fonctionnalité payée par le client ne peut être verrouillé derrière l'obligation d'acheter un écosystème commercial complet.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le dispositif est juridiquement fragile au regard du droit de l'Union européenne. Les caractéristiques techniques et les fonctionnalités des

véhicules relèvent du cadre harmonisé de réception par type : une exigence nationale portant sur l'accès à une fonctionnalité du véhicule se heurterait donc au principe de libre circulation des véhicules réceptionnés et à l'impossibilité pour un État membre d'ajouter des exigences techniques propres. En outre, les conditions d'accès à la recherche bidirectionnelle, son interopérabilité et sa normalisation sont en cours de définition au niveau européen ; légiférer à l'échelle nationale risquerait de fragmenter un cadre harmonisé encore en construction.

Enfin, la préoccupation est pour partie déjà prise en compte puisque l'interdiction des ventes liées et des pratiques commerciales déloyales, comme la garantie légale de conformité, offrent déjà des leviers contre le verrouillage abusif. Une disposition spécifique serait à la fois superflue et de nature à rigidifier un marché émergent dont le modèle économique et les pratiques de garantie ne sont pas stabilisés. Avis défavorable.

M. Pierre Meurin (RN). L'article 2 ne vise pas le code de la consommation. J'en reviens à l'appréciation arbitraire du lien entre un amendement et un texte : l'amendement de mon excellent collègue Emmanuel Blairy est absolument fantastique et je suis ravi qu'il soit recevable, mais comment avez-vous apprécié cette recevabilité, madame la présidente ? Il n'est pas impossible que je repose la question plus tard...

Mme la présidente Sandrine Le Feur. L'amendement a un lien direct avec les bornes de recharge électriques, donc avec l'article 2 : il est de ce fait recevable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Suivant l'avis de la rapporteure, elle **rejette** l'amendement CD354 de M. Emmanuel Blairy.*

Amendements CD394 de M. Timothée Houssin et CD410 de M. Julien Brugerolles (discussion commune)

M. Timothée Houssin (RN). Cet amendement vise, là encore, à protéger le consommateur qui utilise des bornes de recharge. Il reprend les dispositions de l'article 1^{er} de la proposition de loi n° 2271 visant à protéger les usagers des infrastructures de recharge des véhicules électriques et à améliorer l'information délivrée aux consommateurs, dans l'objectif de garantir plus de transparence et de lisibilité à la fois sur les prix et sur les caractéristiques techniques des bornes de recharge.

Quand vous êtes à la recherche d'une borne de recharge, on vous indique souvent, sur l'écran de votre véhicule, à quelle puissance vous aurez accès mais pas à quel type de raccordement. Il peut donc vous arriver de vous déplacer pour rien puisque votre voiture ne peut pas se recharger sur la borne concernée. C'est problématique pour le consommateur. En termes d'affichage des prix, quand vous prenez l'autoroute, les prix des carburants sont indiqués à l'avance, parfois pour plusieurs aires d'autoroute à la suite ; ce n'est pas le cas quand vous avez une voiture électrique et, même sur place, vous avez bien du mal à savoir combien vous payez.

Mme Karine Lebon (GDR). Notre amendement répond à une difficulté très concrète rencontrée par les automobilistes utilisant une borne publique. Il est souvent

impossible de connaître le prix qui sera effectivement payé avant de lancer la recharge. L'enquête publiée récemment par l'association CLCV (Consommation, logement et cadre de vie) parle, à juste titre, d'une véritable loterie tarifaire : pour une recharge techniquement identique sur une même infrastructure, le prix peut être de 36 centimes par kilowattheure en accès direct et dépasser 1 euro sur certains badges ou certaines applications. L'écart approche alors 190 %. Deux automobilistes branchés sur la même borne peuvent donc acquitter des montants radicalement différents, non pas en raison de l'électricité consommée ou de la puissance délivrée mais uniquement selon l'intermédiaire choisi. À cela s'ajoutent des modes de facturation difficiles à comparer – au kilowattheure, à la minute, à la session –, avec parfois des frais fixes ou des pénalités d'occupation. L'utilisateur ne sait plus ce qu'il achète ni combien il payera.

Le droit européen a commencé à imposer des obligations de transparence et de paiement à l'acte mais celles-ci ne règlent pas l'ensemble du problème, notamment pour le parc existant et pour les nombreuses bornes d'une puissance inférieure à 50 kilowatts. Notre amendement pose donc trois règles simples et universelles : le prix doit être affiché de manière visible avant la recharge ; il doit être exprimé en euro par kilowattheure afin de permettre une comparaison réelle ; enfin, le paiement à l'acte doit être possible sans abonnement, sans inscription préalable et sans obligation de télécharger une application. Nous vous invitons à adopter ce socle minimal de transparence sur les prix, préalable à la régulation tarifaire qui devra, elle aussi, intervenir pour garantir l'égalité territoriale.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Ces amendements sont satisfaits par le règlement européen Afir (règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs), qui impose déjà l'affichage du prix, le paiement par carte aux bornes de forte puissance et la transparence tarifaire. Les obligations demandées à l'amendement CD410 pour les bornes ouvertes au public sont déjà prévues dans son article 5. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Karine Lebon (GDR). Comme je l'ai dit, le droit européen a commencé à imposer des obligations de transparence et de paiement à l'acte, mais celles-ci ne règlent pas l'ensemble du problème. Je vous invite, madame la rapporteure, à revoir votre avis.

M. Timothée Houssin (RN). L'amendement est peut-être satisfait en théorie mais il ne l'est absolument pas dans la réalité. Rien n'est mis en place nulle part. Cela mériterait que l'on vote une mesure au niveau français.

M. Vincent Descoeur (DR). On peut se satisfaire que ce soit prévu mais ce n'est pas fait. Il est important de le rappeler.

M. Peio Dufau (SOC). Pour être usager d'un véhicule électrique, je confirme que les prix ne sont affichés quasiment nulle part. C'est un problème. Nous ne sommes pas pour la surtransposition mais, si le règlement européen n'est pas appliqué, il faut faire passer un message.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je comprends que l'idée soit tentante mais voter une loi pour faire appliquer un règlement ne ferait qu'ajouter du bazar au bazar. Il faudra s'assurer que le règlement est bien mis en place dans le cadre du contrôle du gouvernement et de l'évaluation des politiques publiques. Je suis également usagère d'un véhicule électrique, je me rends compte des difficultés et je conviens qu'il y a un problème de transparence et

d’affichage. Je tiens néanmoins à rappeler que l’objectif est de faire appliquer la loi, pas de la rendre plus bavarde.

M. Timothée Houssin (RN). Question simple : la mesure a été votée au niveau européen ; a-t-elle été transposée dans le droit français ?

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Outre l’absence de transparence sur les prix du kilowattheure, il n’est parfois pas possible de payer par carte bleue lorsque la borne ne fonctionne qu’avec la carte mobilité. C’est un problème supplémentaire à prendre en compte.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le réseau de bornes de recharge est en mutation. Il commence à être mature en termes de taux de couverture du territoire national mais il y a en parallèle une évolution des offres et du service. Nous tenons la bonne ligne en demandant l’affichage des prix.

La disposition européenne est d’ordre réglementaire, elle est donc d’application directe et l’État français doit l’appliquer en l’état. Je maintiens mon avis défavorable. C’est au gouvernement de s’assurer de la conformité de ces bornes.

Mme Christine Arrighi (EcoS). Quelle autorité est chargée de l’application de cette réglementation au niveau national ?

Mme Olga Givernet, rapporteure. C’est le gouvernement qui est chargé de faire respecter la réglementation européenne. Il lui revient de s’en assurer.

Mme Christine Arrighi (EcoS). Ce n’est pas le ministre qui va faire le tour des bornes. Quelle est l’autorité administrative qui s’en charge ? Cette question témoigne de ma méconnaissance sur le sujet ; si vous le savez, dites-le-moi, sinon, je chercherai.

Mme Olga Givernet, rapporteure. C’est bien l’État, par délégation à des autorités. On peut effectivement interroger le gouvernement.

*La commission **rejette** l’amendement CD394 et **adopte** l’amendement CD410.*

Amendement CD316 de M. Julien Brugerolles

Mme Karine Lebon (GDR). Cet amendement vise à corriger une inégalité territoriale flagrante dans le déploiement des infrastructures de recharge rapide. Les équipements rapides et à haute puissance se concentrent surtout sur les autoroutes, les grands axes et les zones urbaines. Dans de nombreux territoires ruraux, les bornes disponibles restent peu nombreuses, éloignées ou d’une puissance insuffisante pour répondre aux besoins du quotidien. Or c’est précisément dans ces territoires que la dépendance à la voiture est la plus forte et que la mobilité électrique est la plus pertinente si l’on veut préserver le pouvoir d’achat des habitants des territoires ruraux.

Selon l’Insee, 86 % des ruraux utilisent leur voiture pour aller travailler, contre 70 % pour l’ensemble des actifs ; seuls 2 % recourent aux transports collectifs et la moitié d’entre eux parcourt au moins 13 kilomètres pour rejoindre son emploi. Le Cerema relève également que les zones peu denses regroupent un tiers de la population mais 45 % des kilomètres parcourus. Leurs habitants effectuent en moyenne 36 kilomètres par jour, à 90 % en voiture.

Dans ces conditions, demander que le déploiement de la recharge rapide accorde une attention particulière au rural va de soi. Une borne lente peut, certes, convenir à une recharge nocturne à domicile mais elle ne répond pas nécessairement aux besoins d'un salarié effectuant de longs trajets ou des trajets multiples, ni à ceux d'un professionnel itinérant ni encore au trafic transversal dans les territoires éloignés des grands axes.

Notre amendement demande que les schémas directeurs identifient les territoires ruraux insuffisamment couverts par la recharge rapide ou à haute puissance et fixent des objectifs de déploiement adaptés. La décarbonation de l'automobile doit être accélérée d'abord là où l'automobile reste indispensable.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'amendement propose de compléter le schéma directeur pour identifier les territoires ruraux mal couverts en recharge rapide en fixant des objectifs de maillage. Le contenu de ce schéma relève du domaine réglementaire et il a déjà pour fonction d'assurer un maillage territorial. L'ajout alourdit le texte sans plus-value normative. Encore une fois, ce n'est pas parce qu'on a l'impression que ce n'est pas fait qu'il faut surlégiférer. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendements identiques CD86 de M. Gérard Leseul et CD575 de M. Jean-Marie Fiévet

M. Gérard Leseul (SOC). Mon amendement vise à combler un angle mort fiscal majeur de la décarbonation des transports routiers en créant un mécanisme de suramortissement miroir dédié aux infrastructures de recharge pour les véhicules électriques acquises ou fabriquées par les entreprises. Il nous semble important de synchroniser le déploiement des bornes et des flottes. Ce suramortissement permettra aux entreprises soumises à un régime réel de bénéfices de déduire de leurs résultats imposables une somme calculée sur la valeur d'origine des infrastructures de recharge. Par souci de cohérence et d'efficacité, le taux de cette déduction est calqué de manière dynamique sur celui applicable au suramortissement des véhicules lourds zéro émission de plus de 3,5 tonnes.

Cet amendement découle des travaux que j'ai menés avec mon collègue Jean-Marie Fiévet sur la décarbonation et l'électrification des poids lourds.

M. Jean-Marie Fiévet (EPR). L'électrification du transport de marchandises ne pourra pas s'opérer sans un déploiement massif et simultané de bornes de recharge à haute puissance sur les sites logistiques et les dépôts des transporteurs. Or l'installation de ces infrastructures exige des investissements initiaux très lourds pour lesquels les dispositifs de soutien actuels sont insuffisants. Les incitations fiscales se concentrent sur le conteneur, c'est-à-dire le véhicule, mais ignorent l'infrastructure indispensable à son fonctionnement.

Afin de synchroniser le déploiement des bornes et des flottes, cet amendement permet aux entreprises soumises à un régime réel de bénéfices de déduire de leurs résultats imposables une somme calculée sur la valeur d'origine des infrastructures de recharge. Par souci de cohérence et d'efficacité, le taux de cette déduction est calqué de manière dynamique sur celle applicable au suramortissement des véhicules lourds zéro émission de plus de 3,5 tonnes.

Ce mécanisme incitatif est conçu pour être pragmatique et s'adapter à toutes les réalités de gestion des entreprises. La déduction est répartie de manière linéaire sur la durée d'amortissement et sur la durée du contrat pour les infrastructures prises en location avec option d'achat ou en crédit-bail. Il s'agit d'un signal-prix global et puissant pour encourager les transporteurs à investir simultanément dans le camion électrique et dans son écosystème de recharge.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Messieurs les corapporteurs de la mission flash sur la décarbonation des poids lourds, vous traduisez ici l'une de vos recommandations visant à combler un angle mort du soutien fiscal : celui-ci porte actuellement sur le véhicule et ignore l'infrastructure de recharge à haute puissance des dépôts et des sites logistiques sans laquelle l'électrification du fret ne peut se déployer. L'amendement pourrait relever du projet de loi de finances ; j'y suis toutefois favorable.

*La commission **adopte** les amendements.*

Amendement CD115 de M. Auguste Evrard

M. Auguste Evrard (RN). Électrifier le transport routier de marchandises, ce n'est pas seulement installer des bornes de recharge puissantes, c'est aussi offrir aux conducteurs de poids lourds des lieux où ils peuvent recharger la batterie de leur véhicule et stationner en sécurité. Or les aires de stationnement sécurisées manquent cruellement sur une grande partie du réseau. Nous proposons donc que les bornes de recharge et les aires sécurisées soient déployées simultanément sur les mêmes emprises puisqu'il s'agit de deux besoins indissociables. C'est une mesure de bon sens.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'amendement définit une orientation dépourvue de portée normative qui relève de la planification du déploiement conduite par l'État et les gestionnaires routiers, non de la loi-cadre. Le développement des aires de stationnement sécurisées pour poids lourds est déjà encadré par le droit de l'Union et a vocation à s'articuler avec la recharge. L'objectif, légitime, n'appelle pas une disposition législative supplémentaire qui alourdirait le texte sans plus-value. Demande de retrait ; sinon, défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Article 2 bis : *Rattachement à la mission de raccordement de l'évaluation, par les gestionnaires de réseaux distribution d'électricité, de l'incidence des projets sur le réseau*

*L'amendement de suppression CD563 de Mme Nathalie Coggia est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'article 2 bis **non modifié**.*

Article 3 : Lutte contre la fraude sur le réseau autoroutier

Amendement CD407 de Mme Christine Arrighi

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis. L'alinéa 1 de l'article 3 a trait à une question très sensible puisqu'il étend l'accès au fichier des immatriculations, donc à l'identité et à l'adresse des titulaires d'une carte grise, en l'autorisant pour la recherche des infractions à la réglementation sur le stationnement. Il s'agit manifestement de permettre aux agents des sociétés concessionnaires d'autoroutes de verbaliser les personnes qui stationneraient de manière illicite sur l'autoroute. Or ils ne le souhaitent pas et ne le feront pas : la verbalisation incombe aux agents publics qui en ont déjà la compétence. Cette extension ne paraît donc pas nécessaire. C'est pourquoi nous proposons de supprimer l'alinéa 1.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet alinéa permet de verbaliser le stationnement gênant et l'occupation indue des emplacements de recharge en ouvrant aux agents habilités, dans des conditions strictement encadrées, l'accès au système d'immatriculation. Les garanties de protection des données sont assurées par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Cnil (Commission nationale de l'informatique et des libertés). La suppression de l'alinéa priverait le dispositif d'un levier utile sans présenter de bénéfice pour la protection des données. Avis défavorable.

M. Emmanuel Blairy (RN). Une fois n'est pas coutume, je soutiens, avec mon groupe, l'amendement de Mme Arrighi. En effet, le dispositif actuel fonctionne très bien : les agents des sociétés d'autoroutes qui constatent une infraction en informent les autorités compétentes, à savoir les officiers de police judiciaire, lesquels procèdent, le cas échéant, à la verbalisation.

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis. L'alinéa 1 tend en fait à appliquer au stationnement illicite le dispositif en vigueur dans le cas du non-paiement d'un péage, lequel peut en effet être constaté par les personnels des sociétés d'autoroutes. L'ouverture de l'accès au fichier des immatriculations à ces personnels n'est qu'un prétexte pour leur confier une nouvelle mission qu'ils ne veulent pas exercer, et qu'en tout état de cause ils n'exerceront pas – ils me l'ont confirmé –, en raison des dangers auxquels elle pourrait les exposer.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Nous savons que certaines personnes stationnent indûment sur les places attenantes aux bornes de recharge et empêchent ainsi ceux qui en ont besoin d'y accéder. Or, actuellement, les agents des sociétés d'autoroutes ne peuvent pas le signaler. Il convient donc de maintenir l'alinéa 1, afin que ces infractions soient sanctionnées.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD231 de Mme Anne Stambach-Terrenoir

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Il s'agit de supprimer les alinéas 2 à 7 de l'article 3, qui permettent aux sociétés d'autoroutes d'obtenir communication par l'administration fiscale de l'adresse du domicile des automobilistes visés par une procédure de recouvrement pour non-paiement du péage, ou du siège social des personnes morales

concernées. Ces dispositions, qui posent un important problème de protection des données personnelles, ne nous paraissent pas justifiées par l'objectif visé. Les données détenues par l'administration fiscale n'ont pas vocation à être transmises à des sociétés privées. La solution à ce problème est très simple : il suffit de renationaliser les autoroutes !

Mme Olga Givernet, rapporteure. S'il était adopté, l'amendement viderait l'article de son dispositif central : la fiabilisation de l'adresse des contrevenants. Or cette fiabilisation profite également aux usagers de bonne foi dont l'adresse au fichier d'immatriculation est erronée : ils recevront un avis de paiement plutôt qu'une amende forfaitaire majorée de 375 euros.

Ces dispositions s'inspirent du mécanisme introduit par la loi du 28 avril 2025 relative au renforcement de la sûreté dans les transports, dite loi Tabarot, pour la fraude dans les transports en commun. Quant aux garanties, elles relèvent du décret qui sera pris après avis de la Cnil. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD628 de la commission des finances

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis. Les agents des sociétés concessionnaires d'autoroutes sont habilités à consulter le fichier d'immatriculation des véhicules dans le cadre de la procédure de recouvrement des amendes pour non-paiement d'un péage. Or ce fichier n'est pas forcément à jour, de sorte que certaines personnes se voient imposer le paiement d'amendes forfaitaires majorées alors que, si elles avaient reçu le premier avis de paiement, elles s'en seraient immédiatement acquittées. Pour éviter des situations de ce type, l'article 3 tend donc à permettre aux agents habilités d'obtenir communication par l'administration fiscale de l'adresse du domicile des personnes concernées.

Nous proposons d'entourer ce dispositif de deux garanties en précisant, d'une part, que cette information ne peut être communiquée qu'à seule fin de mettre en œuvre la procédure de recouvrement, d'autre part, qu'elle devra être détruite dès le recouvrement de la créance ou son extinction. J'ai soumis cette proposition à la Cnil, qui la juge de nature à protéger les données personnelles tout en améliorant l'efficacité du dispositif.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement consolide le dispositif en inscrivant dans la loi deux garanties qui satisfont directement à l'exigence constitutionnelle de protection de la vie privée et aux principes applicables aux données à caractère personnel. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD153 de Mme Constance de Pélichy

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Cet amendement vise à renforcer les sanctions applicables aux personnes morales qui contournent le régime des écocontributions en portant le montant maximal de l'amende à 0,1 % du chiffre d'affaires si celui-ci est supérieur à

750 000 euros hors taxes. Ainsi le montant de l'amende serait en corrélation avec la taille de l'entreprise qui décide de manquer à ses obligations.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'article 3 tend déjà à sanctionner la fraude aux exonérations d'écocontribution d'une amende de 7 500 euros, dont le montant est doublé en cas de récidive. Cette sanction est alignée sur l'échelle de l'article L. 3333-32 du code général des collectivités territoriales. En lui substituant, pour les seules personnes morales, une amende proportionnelle au chiffre d'affaires, l'amendement modifie substantiellement l'échelle des peines et introduit une incohérence avec les autres infractions du même article, qui demeurent forfaitaires ; cela pose une question de proportionnalité. Cette évolution de la matière répressive excède l'objet de l'article, qui est de fiabiliser le recouvrement. Demande de retrait ; sinon, défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD226 de M. Bérenger Cernon

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Cet amendement de repli vise à affecter les recettes issues de l'application de l'article 3 au financement des solutions alternatives à la voiture individuelle. Au niveau national, le transport est à l'origine de 34 % des émissions de gaz à effet de serre, dont nous avons pu mesurer les conséquences lors de la récente canicule. Faut-il rappeler qu'au cours des dernières années, les épisodes caniculaires ont tué des milliers de Français et d'animaux, ont fait souffrir les écosystèmes et mis en tension nos hôpitaux ?

Dans une tribune parue aujourd'hui, France Assos Santé, Oxfam France et le Réseau action climat nous appellent à actionner tous les leviers pour faire de la transition écologique et de la santé les priorités absolues, en triplant le rythme de réduction des gaz à effet de serre dès cette année pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Chaque degré compte : sachez qu'un réchauffement de trois degrés aurait pour conséquence une multiplication par 2,5 du nombre de morts en France.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le financement du développement des transports collectifs, de la modernisation du réseau ferroviaire, des services express régionaux métropolitains et des mobilités actives constitue un enjeu majeur que le présent texte a précisément fait le choix de renvoyer, conformément à sa nature de loi-cadre, aux lois de programmation et à la loi de finances. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 3 **modifié**.*

Après l'article 3

Amendement CD378 de M. Nicolas Bonnet et amendements identiques CD98 de M. Peio Dufau et CD380 de M. Nicolas Bonnet (discussion commune)

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Le passage d'un seul poids lourd dégrade autant la chaussée que celui de plusieurs dizaines de milliers de voitures. Or, lorsqu'ils roulent sur le réseau non concédé, qui est gratuit, ils ne contribuent pas à l'entretien de ces routes, payées par nos impôts, en particulier s'ils sont étrangers et se contentent de traverser le pays. Par l'amendement CD378, nous proposons donc de créer une contribution kilométrique des poids lourds, qui permettrait de financer l'entretien des réseaux routier et ferroviaire ainsi que la décarbonation de ces véhicules, le choix des routes concernées par cette contribution étant laissé à leurs gestionnaires : État, conseils régionaux, conseils départementaux... Le dispositif serait cependant unifié au niveau national pour faciliter le paiement de la contribution par les transporteurs.

M. Peio Dufau (SOC). L'amendement CD98 vise à généraliser la possibilité pour les régions de créer une écocontribution sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises qui empruntent les voies du domaine public routier national mises à leur disposition, en supprimant la condition liée au report de trafic.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Un dispositif permet déjà aux régions qui le souhaitent d'assumer la gestion des routes nationales de leur territoire et de créer une contribution kilométrique, mais il est largement perfectible. En effet, les régions doivent notamment, pour pouvoir créer cette contribution, démontrer que leurs voies supportent un report de trafic depuis des voies soumises à une autre taxe, ce qui est le cas des régions frontalières. Or les poids lourds qui traversent notre pays en empruntant le réseau gratuit ne contribuent aucunement au financement de son entretien. Il me paraît donc important de supprimer cette condition pour permettre à toutes les régions qui le souhaitent de créer cette écocontribution.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'amendement CD378 tend à instituer une véritable écotaxe poids lourds nationale. Par son ampleur, ce dispositif excède manifestement le périmètre d'une loi-cadre ; il devrait faire l'objet d'une étude d'impact et requiert un véhicule financier dédié. De surcroît, les précédents commandent la plus grande prudence en la matière. Avis défavorable.

Quant aux amendements identiques, ils visent à supprimer la condition de report de trafic, ce qui revient à instaurer une fiscalité poids lourds à l'échelle de toutes les régions, bien au-delà du cadre actuel, calibré sur l'Alsace et le Grand Est. Une telle généralisation, lourde de conséquences pour la compétitivité du transport routier et l'articulation entre les réseaux, excède l'objet de la loi-cadre et devrait faire l'objet d'un débat fiscal, le cas échéant dans le cadre d'un projet de loi de finances.

Je suis favorable à l'instauration, à terme, d'une contribution de ce type à l'échelle nationale car, compte tenu de l'importance du trafic de transit dans notre pays, son produit permettrait de financer la régénération du réseau et sa modernisation. Mais il faut prendre garde de créer un psychodrame : attendons de connaître les résultats de l'expérimentation de cette écocontribution menée dans la région Grand Est et dans les régions volontaires avant d'envisager sa généralisation. Demande de retrait ; sinon, avis défavorable.

M. Nicolas Tryzna (DR). Je suis étonné par ces amendements. D'abord, les taxes ne sont pas forcément la bonne solution, en particulier lorsqu'elles sont comportementales. Ensuite, il est assez piquant de voir le Parti socialiste proposer d'instaurer une écotaxe qu'il a lui-même supprimée lorsqu'il était au pouvoir.

M. Peio Dufau (SOC). Pour votre information, je ne suis pas membre du Parti socialiste mais apparenté au groupe Socialistes.

Je précise que mon amendement ne comporte aucune obligation ; il s'agit d'offrir aux régions qui le souhaitent la possibilité de créer une écocontribution. Les régions sont très diverses. On sait les grognements qu'a provoqués l'instauration de l'écotaxe en Bretagne – je n'y reviens pas. Mais dans mon département, les Pyrénées-Atlantiques, 12 000 camions traversent la frontière chaque jour et représentent 95 % du transit. La plupart empruntent l'autoroute, mais certains optent pour le réseau gratuit afin d'éviter les péages. Non seulement le dispositif que nous proposons les inciterait, dans les régions où il est appliqué, à rouler sur des routes adaptées à ce type de transport mais il serait le seul moyen de taxer le flux considérable des poids lourds qui ne font que traverser notre pays et n'ont aucun effet positif sur notre économie.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). En aucun cas mes amendements n'ont pour objet de généraliser un dispositif. Ils ne visent qu'à mettre des outils à la disposition des gestionnaires des réseaux routiers – régions, État, départements – afin de leur permettre de percevoir des fonds pour l'entretien de ce réseau et des ouvrages d'art en taxant les poids lourds, qui dégradent beaucoup plus la chaussée que les véhicules classiques. Cela me paraît normal. Du reste, de telles contributions existent dans d'autres pays, notamment en Allemagne.

Il s'agit par ailleurs d'une contribution et non d'une écotaxe, madame la rapporteure, car elle se justifie non pas par des préoccupations écologiques mais par la dégradation des routes. Quoi de plus normal que de contribuer à l'entretien des routes que l'on dégrade ? C'est du bon sens, comme certains se plaisent à le dire. Depuis quinze ans, de l'eau a coulé sous les ponts ; nous pouvons nous permettre d'y réfléchir à nouveau sans attendre le résultat de l'expérimentation menée dans le Grand Est, qui n'est pas la seule région concernée par ces enjeux.

M. Sébastien Humbert (RN). La gauche cherche une nouvelle fois à généraliser une taxe. En tant que conseiller régional de la région Grand Est, je peux témoigner que les macronistes et LR ont décidé de ressusciter l'écotaxe que les Français ont pourtant massivement rejetée, comme l'a illustré le mouvement des bonnets rouges. En tout cas, on le sait, les sociétés de transport mais aussi les agriculteurs, auxquels elle s'appliquerait également, y sont radicalement opposés. Il est problématique que la loi « 3DS » permette aux régions de lever une écotaxe sur des routes nationales dont elles ont décidé de reprendre la gestion à l'État qui, progressivement, se désengage. La France est le pays le plus taxé d'Europe ! Par ailleurs, le cadre européen nous interdit de ne cibler que les camions étrangers qui empruntent nos routes pour éviter d'avoir à payer une vignette en Allemagne ou en Suisse. Cette mesure est donc une nouvelle très mauvaise idée de la gauche, qui ne pense qu'à taxer.

M. Nicolas Tryzna (DR). Il est regrettable de refiler la responsabilité aux régions, comme le proposent les auteurs des amendements. Ce faisant, on les place dans une situation ingérable : qu'elles choisissent d'augmenter les impôts ou de ne pas entretenir les routes, leur décision sera impopulaire.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). D'abord, il ne s'agit pas de refiler la responsabilité à d'autres. Des collectivités sont déjà chargées de la gestion de réseaux routiers ; il s'agit de leur permettre de créer une écocontribution poids lourds, si elles le souhaitent et manquent de recettes pour entretenir ce réseau. On leur donne une option : libre à elles de se saisir de cette possibilité ou non.

Je ne comprends pas que notre collègue du Rassemblement national ne souhaite pas faire payer les camions étrangers qui ne font que traverser notre pays, d'autant que le produit de cette contribution permettra – c'est en tout cas notre souhait – de financer en partie la décarbonation des poids lourds des entreprises françaises. Du reste, la logique est conforme au principe énoncé tout à l'heure par nos collègues du Rassemblement national, selon lequel la route doit payer la route.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Nous pouvons trouver une position d'équilibre : attendons de connaître les résultats de l'expérimentation de l'écotaxe menée dans certaines régions.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

Amendement CD80 de M. Denis Fégné

M. Fabrice Roussel (SOC). Nous proposons qu'avant tout avis de paiement comportant l'indemnité forfaitaire, l'exploitant du péage en flux libre adresse au titulaire du certificat d'immatriculation un avis préalable l'invitant à régler le seul montant du péage dans un délai de quinze jours. L'avis de paiement, avec indemnité minorée, ne pourrait être émis qu'à l'expiration de ce délai, si le péage demeurerait impayé.

Pour rappel, actuellement, le trajet doit être réglé dans les 72 heures. S'il ne l'est pas, un avis de paiement est adressé au titulaire du certificat d'immatriculation, incluant le péage et une indemnité forfaitaire de 90 euros, réduite à 10 euros si le paiement intervient sous quinze jours. Pour ne pas pénaliser les usagers et compte tenu des délais particulièrement courts permettant de s'acquitter de ce nouveau type de péage, nous proposons de créer une étape supplémentaire à indemnité forfaitaire nulle.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'amendement tend à ajouter une étape au recouvrement du péage en flux libre que l'article 3 vise précisément à conforter, au risque d'en complexifier l'économie. Au demeurant, les modalités de paiement et de relance relèvent du niveau réglementaire. Demande de retrait ; sinon, avis défavorable.

M. Peio Dufau (SOC). Pour beaucoup d'usagers, le fonctionnement des péages en flux libre n'est pas très clair. Or ils sont immédiatement surtaxés. Si l'on veut que ce nouveau mode de péage soit un progrès pour tous et pas un moyen pour les sociétés d'autoroutes de récupérer encore un peu plus d'argent auprès des usagers, il est nécessaire d'adopter cet amendement, quitte à supprimer la disposition si une modification réglementaire intervient en ce sens d'ici à la séance publique.

M. Pierre Meurin (RN). Dispose-t-on de chiffres concernant le non-paiement des péages en flux libre ? Cet amendement me paraît intéressant dès lors qu'il offre un délai supplémentaire aux gens de bonne foi. C'est du bon sens !

M. Gérard Leseul (SOC). Le péage en flux libre marque une véritable avancée dans la mesure où il fluidifie la circulation et contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines. Mais deux problèmes se posent. Premièrement, le prix du péage et l'entrée de la portion d'autoroute soumise à péage ne sont pas clairement indiqués. Deuxièmement, les usagers occasionnels notamment – je pense par exemple aux personnes âgées – ne comprennent pas toujours qu'ils ont commis une infraction ; certains renoncent même à prendre l'autoroute pour éviter le piège. Il conviendrait donc d'améliorer l'affichage et, au moins à titre transitoire, d'allonger le délai de paiement. Enfin, nous proposerons ultérieurement, monsieur Meurin, que le gouvernement remette au Parlement un rapport sur le fonctionnement des péages en flux libre : nombre de péages impayés constatés, taux de recouvrement... Nous avons besoin d'en savoir davantage.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Le péage en flux libre n'est pas acceptable en l'état ; nous avons d'ailleurs déposé l'année dernière une proposition de loi tendant à y mettre un terme.

Ce système injuste pénalise les plus fragiles. Plus de 8 millions de Français souffrent d'illectronisme, 16 millions ont des compétences numériques faibles : ce sont les premiers à en pâtir. Le paiement différé est présenté comme un avantage mais il se révèle un parcours du combattant pour de nombreux Français, qui se retrouvent à payer des majorations élevées pour avoir dépassé le délai de paiement de soixante-douze heures.

Sachant que les tarifs des péages ont déjà flambé de plus de 10 % en deux ans, cela représente beaucoup d'argent. Or notre pays compte 10 millions de pauvres. La présidente de notre groupe, Mme Mathilde Panot, a parlé de « racket social » : les termes me semblent bien choisis.

Il faut absolument revenir sur ce dispositif.

M. Emmanuel Blairy (RN). Ce système peut être intéressant mais il reste encore largement minoritaire sur le domaine autoroutier. Les sociétés d'autoroutes reconnaissent elles-mêmes un problème de lisibilité. Cela ne m'est jamais arrivé, mais j'aurais très bien pu être de ces usagers qui ne se rendent pas compte pas qu'ils circulent sur un tronçon en flux libre et reçoivent ensuite un avis de paiement dans leur boîte aux lettres.

Il y a même un double piège : outre l'avis de paiement majoré, l'utilisateur encourt une amende pour infraction au code de la route. Nous sommes favorables à l'extension du dispositif mais celle-ci poserait en l'état de graves problèmes en raison du manque de lisibilité, source d'inégalités entre les usagers. Nous soutiendrons donc l'amendement.

M. Timothée Houssin (RN). Ma circonscription de Normandie est traversée par une autoroute parfois relativement chargée le week-end en raison des flux entre l'Île-de-France et la côte. Le passage au flux libre a permis un gain de temps considérable.

Il ne serait pas possible, madame Soudais, de revenir en arrière : il n'y a plus que deux ou trois voies à l'endroit où se situait la barrière de péage, contre sept ou huit il y a quelques années. Rétablir un péage physique impliquerait de dépenser des dizaines de millions d'euros pour augmenter à nouveau le nombre de voies et y installer des barrières. Cela paraît totalement impossible.

Dans ma circonscription, où ce dispositif est en place depuis deux ans, les habitants du secteur en ont compris le fonctionnement. Ils se sont abonnés – même les personnes souffrant d'illectronisme, car il est possible de payer, par exemple, dans les bureaux de tabac. Il n'y a plus de problème. Reste que pour les utilisateurs occasionnels, le délai de paiement est extrêmement court et arbitraire : pourquoi soixante-douze heures et non pas deux semaines, par exemple ? Et la majoration, de l'ordre de 50 à 100 euros, est énorme quand on a raté un péage à 2,50 euros. C'est d'ailleurs une entreprise privée qui inflige cette amende : de quel droit ?

Si les délais et les montants de recouvrement sont très élevés, le système en lui-même semble plutôt bénéfique pour le territoire. Il a de l'avenir.

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Le péage en flux libre est effectivement source de fracture sociale. Je soutiendrai donc l'amendement.

Par ailleurs, supprimer les barrières de péage permet aussi aux sociétés concessionnaires de réaliser d'importantes économies en matière de structures et de moyens humains. Il serait bon que ces économies soient répercutées sur le montant acquitté par les usagers. Au reste, il serait intéressant d'évaluer le niveau de ces économies et de renforcer les campagnes de communication et d'accompagnement des publics, afin d'améliorer le fonctionnement de ces nouveaux dispositifs.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Ce système fait débat y compris parmi ceux qui ont un badge de télépéage car si celui-ci n'est pas fixé au pare-brise, l'abonnement n'est pas pris en compte.

Mais le premier retour d'expérience des concessionnaires semble confirmer que l'obligation proposée est superflue. Sur l'A79, gérée par Eiffage, où les premiers tronçons sans barrière fonctionnent depuis novembre 2022, les difficultés d'appropriation du dispositif – qui avaient donné lieu à environ 180 000 impayés et à l'envoi de 600 000 courriers pédagogiques la première année – ont été résorbées par des moyens opérationnels et contractuels comme l'élargissement des modes de paiement, le renforcement de la signalisation, l'instauration d'une alerte de passage et d'une relance préalable. Il faut encourager le développement des péages à flux libre, qui permettent de réduire les infrastructures. Je maintiens donc mon avis défavorable.

Néanmoins, comme vous l'avez souligné, les économies réalisées par les concessionnaires en matière d'infrastructures et de personnel devront être prises en compte dans le cadre des négociations pour le renouvellement des concessions.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CD376 de Mme Manon Bouquin

M. Pierre Meurin (RN). L'amendement prévoit que, lorsque l'avis d'infraction concerne un véhicule d'entreprise – un cas récurrent –, il est transmis à la société par e-mail, afin qu'elle puisse respecter les délais de paiement.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Les modalités de notification des avis d'infraction relèvent du domaine réglementaire. En outre, la dématérialisation est déjà engagée. Cette mesure alourdirait donc inutilement la loi. Avis défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement est satisfait par l'adoption de l'amendement CD80, qui porte à quinze jours le délai de paiement : les entreprises pourront le respecter même en ayant reçu l'avis par voie postale.

L'amendement est retiré.

Amendements CD18 et CD19 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). De même que les bornes de recharge n'indiquent pas le prix du kilowattheure, les portiques n'affichent pas le coût du péage. L'amendement CD18 vise donc à renforcer l'ensemble de la signalétique concernant le péage à flux libre, notamment sur les portiques.

Je vous remercie pour les chiffres que vous nous avez communiqués, madame la rapporteure, mais nous avons besoin d'informations plus précises sur le fonctionnement en flux libre – c'est l'objet de l'amendement CD19. Certes, un courrier pédagogique est envoyé mais à défaut d'une réponse, l'amende est infligée. En outre, il n'est envoyé qu'une fois : vous êtes ensuite réputé être informé. J'ai moi-même été attrapé à plusieurs reprises et, si le service commercial des sociétés concessionnaires a toujours été parfait, il peut être stressant de recevoir de telles majorations. D'où ma demande de rapport.

Ces deux amendements complètent le CD80. Nous aurions aussi pu proposer la mise en place d'un dispositif permettant le paiement physique à la première aire autoroutière suivant le tronçon en télépéage. Actuellement, il n'est pas possible en effet de payer juste après le passage du portique et, une fois rentré chez soi, on peut oublier. Il faut que les sociétés concessionnaires proposent davantage de modalités de paiement.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Les progrès réalisés depuis 2022 ont été obtenus sans nouvelle obligation légale. L'information des usagers relève du cahier des charges des concessions et de l'action des exploitants, que la généralisation du flux libre conduit déjà à intensifier. C'est une nouvelle manière pour les concessionnaires de prélever le péage. Je vous demande donc de bien vouloir retirer l'amendement CD18 ; à défaut, j'y serai défavorable.

Par principe, je suis également opposée à toute demande de rapport ; mon avis sur l'amendement CD19 sera donc le même.

M. Timothée Houssin (RN). Les péages en flux libre ont vocation à remplacer des barrières qui couvraient parfois jusqu'à une dizaine de voies. Il suffirait d'en conserver une ou deux pour permettre aux utilisateurs occasionnels de payer par carte, et de laisser les autres en flux libre pour les poids lourds et usagers réguliers.

La commission adopte successivement les amendements.

Amendement CD230 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Cet amendement propose d'appliquer un principe de bon sens : lorsque des entreprises de transport routier se sont enrichies en contournant le droit social, le produit des sanctions doit servir à financer l'intérêt général.

Certaines entreprises construisent leur compétitivité sur le non-respect des temps de travail, de conduite et de repos, sur le travail dissimulé ou sur le détachement frauduleux. Ces pratiques mettent en danger les salariés, créent une concurrence déloyale pour les entreprises respectueuses des règles et fragilisent tout le secteur.

Nous proposons donc que le produit des amendes prononcées contre les entreprises récidivistes soit affecté à un fonds territorial géré par les autorités organisatrices de la mobilité, afin de développer les transports publics dans les territoires où ces infractions ont été constatées, d'y améliorer l'accessibilité des réseaux et d'y favoriser le report modal vers des mobilités décarbonées.

La logique est simple : celles et ceux qui portent atteinte aux droits des travailleurs doivent contribuer à réparer les conséquences de leurs pratiques en finançant des transports publics plus accessibles, plus durables et plus justes.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le dispositif que vous proposez est étranger à l'objet du texte et aux compétences des AOM. Il mêle deux logiques distinctes : l'organisation des mobilités et l'affectation du produit des amendes. Votre proposition est juridiquement fragile et serait difficilement opérante car, par principe, le produit des amendes pénales constitue une recette du budget de l'État : en affecter une fraction à un fonds local relève d'une dérogation que seule la loi de finances peut organiser. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD43 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Cet amendement tend à demander un rapport détaillant les modalités et le calendrier de déploiement de la modulation des péages en fonction de la classe des émissions de dioxyde de carbone, notamment pour les poids lourds, ainsi que de l'instauration de redevances pour coûts externes liées à la pollution atmosphérique due au trafic. Ce rapport permettrait d'éclairer la transposition de la directive européenne « eurovignette » et de détailler le modèle de gestion des infrastructures ayant vocation à prendre le relais des contrats actuels de concession.

*Contre l'avis de la rapporteure, la commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD95 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Certains amendements étant déclarés irrecevables au titre de l'article 40, nous sommes obligés d'en passer par des demandes de rapport. Celui que nous demandons ici porterait sur la création d'un Epic (établissement public industriel et commercial) routier qui assurerait une gestion publique des routes nationales et des autoroutes

au terme de leur concession. Rappelons que les actionnaires des concessionnaires privés auront touché 40 milliards d'euros de dividendes. Il est important de commencer à préparer le retour à une gestion publique de ces infrastructures stratégiques.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'avenir des concessions autoroutières n'entre pas dans le champ du projet de loi-cadre. Aux termes de l'article 1^{er}, leurs recettes reviennent intégralement au financement des infrastructures. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD227 de M. Bérenger Cernon

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Nous demandons l'augmentation des moyens des Dreal (directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement). Il est bien beau de créer des dispositifs de contrôle et de sanction mais sans moyens humains, ça ne sert à rien. Or, depuis plusieurs années, les effectifs des Dreal sont en baisse.

Si nous voulons qu'elles veillent au respect du temps de conduite et de repos et des règles de cabotage, qu'elles luttent contre le travail illégal et qu'elles veillent à la sécurité des véhicules, il faut leur donner davantage de moyens.

Dans le cadre de sa surveillance des centres de contrôle technique des véhicules en Eure-et-Loir, la Dreal Centre-Val de Loire a adressé quatorze avertissements en 2025 et suspendu des agréments : si les moyens des Dreal continuent de diminuer, on risque de voir des centres de contrôle technique laisser repartir des véhicules présentant des défaillances mécaniques.

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement.*

TITRE II – DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT FERROVIAIRE

Article 4 : *Report de deux ans de l'échéance d'application de la « règle d'or » de SNCF Réseau*

Amendement CD195 de M. Christophe Proença

M. Gérard Leseul (SOC). Afin de renforcer la transparence sur l'état et la performance du réseau ferroviaire, cet amendement tend à imposer à SNCF Réseau la publication annuelle d'un rapport présentant, pour chaque ligne et chaque mode de transport, les données relatives à l'état des infrastructures ainsi que les principaux résultats économiques et d'exploitation.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'état du réseau et la situation économique de SNCF Réseau sont déjà documentés et rendus publics chaque année par plusieurs canaux : le rapport financier annuel de l'entreprise, le document de référence du réseau et les avis annuels de l'Autorité de régulation des transports (ART) sur le budget de l'entreprise et la mise en

œuvre du contrat de performance – avis dont la qualité d’analyse, par ligne et par poste, est attestée.

L’objet du rapport que vous prévoyez excède le périmètre des compétences de SNCF Réseau, qui est le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire : elle n’exploite pas de services, ne détient pas les comptes des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau pour s’assurer de leur rentabilité économique et ne dispose d’aucune compétence sur les autres modes de transport.

Le levier réel contre les fermetures de lignes n’est pas un rapport mais le financement et la programmation des investissements. Votre crainte que des décisions de déclassement soient prises sans information suffisante trouve sa réponse dans la sécurisation de la trajectoire des investissements de régénération. C’est précisément l’objet de ce projet de loi-cadre et du nouveau contrat de performance pour les années 2024 à 2033 entre l’État et SNCF Réseau, qui porte l’enveloppe consacrée à la régénération et à la modernisation à 4,5 milliards d’euros par an.

Enfin, j’ai déposé à l’article 1^{er} un amendement visant à demander la reddition des comptes de l’Afit France (Agence de financement des infrastructures de transport de France), afin de suivre l’avancée des investissements prévus dans le cadre des lois de programmation.

Je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j’émettrai un avis défavorable.

*La commission **adopte** l’amendement.*

Amendement CD103 de M. Stéphane Delautrette

M. Fabrice Roussel (SOC). L’amendement impose à SNCF Réseau de livrer une liste précise des lignes dont la fermeture est envisagée dans les cinq ans, ainsi qu’une estimation des coûts et de la durée des travaux générés par ces fermetures, afin de permettre aux usagers et aux pouvoirs publics d’anticiper les difficultés afférentes et d’agir au mieux pour prévenir toute fermeture soudaine.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L’état du réseau, ligne par ligne, fait déjà l’objet d’audits réguliers de SNCF Réseau et d’avis de l’ART. La situation des petites lignes est déjà documentée de manière contradictoire avec les régions dans le cadre des contrats de plan État-région.

Par ailleurs, SNCF Réseau ne saurait arrêter seule un calendrier prévisionnel de fermeture de lignes.

Avis défavorable.

*La commission **adopte** l’amendement.*

*Elle **adopte** l’article 4 **modifié**.*

Après l'article 4

Amendement CD22 de Mme Chantal Jourdan

Mme Chantal Jourdan (SOC). Cet amendement tend à compléter le contenu du contrat de performance du gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, s'agissant notamment de sa compatibilité avec la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et du respect des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Il en prévoit également une évaluation par SNCF Réseau et l'Autorité de régulation des transports. Il renforce le rôle du Parlement qui, actuellement, est seulement informé de la publication du contrat.

Il est aussi proposé que l'avis de l'ART comprenne des indicateurs évaluant la compatibilité entre les engagements financiers du contrat de performance et le niveau d'investissements requis pour éviter la dégradation du réseau, et que les recommandations qu'elle adresse au gouvernement lors de l'élaboration du contrat y soient jointes.

Cet amendement est complémentaire de certains articles d'une proposition de loi déposée le 11 janvier 2022 par M. Philippe Tabarot, alors sénateur, qui visait à mieux intégrer dans le contrat de performance les objectifs de développement du fret ferroviaire, en particulier le doublement de sa part modale.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'amendement est largement satisfait par le droit en vigueur. L'article L. 2111-10 du code des transports prévoit notamment que l'ART formule « toute recommandation qu'elle juge utile » préalablement à l'élaboration du contrat ou à son actualisation, et qu'elle émet « un avis motivé sur l'ensemble des composantes du contrat ». Les ajouts qui ne seraient pas déjà satisfaits sont redondants avec d'autres dispositifs.

Le contrat de performance de SNCF Réseau ne peut être le vecteur de l'objectif de doublement du fret, qui dépasse très largement la compétence du seul gestionnaire d'infrastructures. D'autres articles du texte traduisent notre volonté d'améliorer la régénération et la modernisation du réseau, tant pour le transport de voyageurs que pour le fret.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Je maintiens mon amendement car je ne crois pas que les dispositions permettant au Parlement de donner son avis soient satisfaites.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CD205 de M. Matthieu Marchio

M. Matthieu Marchio (RN). Pour des millions de Français dans les zones rurales et périurbaines, les lignes de desserte fine sont le dernier lien ferroviaire, le seul moyen d'accéder à l'emploi, aux études, aux soins ou aux services publics.

Si SNCF Réseau communique déjà sur l'état du réseau, l'information reste globale et agrégée. Or avec des moyennes, ce qui se passe sur une ligne donnée devient invisible : une ligne qui se dégrade, dont les trains sont supprimés ou sur laquelle la vitesse est ralentie, peut sombrer en silence tant qu'aucun suivi ne lui est spécifiquement consacré.

Les faits sont pourtant connus : selon l'Autorité de régulation des transports, la dégradation de la qualité de service frappe en priorité les lignes où la circulation est la plus faible, et les suppressions de train pour des causes imputables au gestionnaire d'infrastructure ont augmenté de 38 % en une seule année.

L'amendement tend à créer des indicateurs relatifs au maintien et à la régularité des lignes ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de service, rendus publics chaque année. Il impose également de rendre compte au Parlement en cas de non-respect de ces indicateurs deux années consécutives.

Ce qui n'est pas mesuré finit toujours par être abandonné : l'amendement garantit que ces lignes ne disparaîtront plus dans le silence des chiffres.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le mécanisme sanctionnerait SNCF Réseau pour une dégradation qui tient avant tout à un déficit de financement, lequel est décidé conjointement par l'État et les régions.

En outre, le contrat de performance national entre l'État et SNCF Réseau n'est pas le bon support pour présenter une redevabilité ligne à ligne ; celle-ci existe déjà dans les contrats de plan État-région.

Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD206 de M. Matthieu Marchio

M. Matthieu Marchio (RN). Pas moins de 14 967 trains ont été totalement supprimés en 2025 pour des causes imputables à SNCF Réseau, pourtant maîtrisables. C'est 38 % de plus qu'en 2024.

Nous connaissons ce chiffre uniquement parce que l'Autorité de régulation des transports le publie une fois par an. Mais derrière cette moyenne nationale agrégée, que se passe-t-il sur la ligne de votre circonscription ? Vous l'ignorez, les électeurs et les autorités organisatrices qui financent ces services aussi – et c'est inacceptable.

Cet amendement tend à imposer à SNCF Réseau la publication, en données ouvertes, d'un tableau de bord trimestriel du nombre de trains supprimés, par ligne et par cause, qui serait transmis à l'Autorité de régulation des transports, aux régions et aux commissions parlementaires compétentes.

Ces données existent déjà dans les systèmes de SNCF Réseau : les publier ne coûte presque rien. L'Autorité de régulation elle-même recommande d'affiner ce suivi. La transparence est le premier outil de contrôle démocratique : sans information précise, l'élu ne contrôle rien et l'usager subit tout. Rendons ces chiffres publics, ligne par ligne.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Ces données sont déjà publiées, avec une granularité plus fine et à une fréquence plus élevée que ce qui est proposé. SNCF Voyageurs diffuse d'ores et déjà en *open data*, sur son portail ressources.data.sncf.com, des jeux mensuels de données relatives à la régularité, liaison par liaison, qui distinguent le nombre de circulations programmées.

La transparence est en outre garantie par une autorité dédiée, l'Autorité de la qualité des services dans les transports, rattachée au ministère chargé des transports.

Enfin, le nombre de trains supprimés et le taux de ponctualité sont d'abord des données relatives aux services, donc aux entreprises ferroviaires exploitantes. Vous voulez faire peser l'obligation sur SNCF Réseau uniquement, mais le gestionnaire d'infrastructure ne peut pas tout ; il y a une confusion de périmètre.

Avis défavorable.

M. Matthieu Marchio (RN). C'est l'ART elle-même qui a formulé cette recommandation dans son dernier rapport.

La commission rejette l'amendement.

Article 5 : Montages financiers nécessaires aux investissements dans le réseau ferré national

Amendements de suppression CD23 de M. Peio Dufau et CD237 de M. Bérenger Cernon

M. Peio Dufau (SOC). L'article 5 autorise la création de partenariats public-privé pour la modernisation du réseau ferroviaire.

Le tronçon entre Tours et Bordeaux illustre pourtant le pire de ce système : alors que les péages sur les LGV coûtent déjà deux à trois fois plus cher en France qu'ailleurs en Europe, celui qu'exige l'entreprise privée Lisea, qui exploite la ligne sud Europe Atlantique, est lui-même deux fois et demie à trois fois supérieur à celui des autres. C'est un tel gouffre pour la SNCF qu'elle se cantonne aux circulations auxquelles elle est tenue.

Au bout du compte, les travaux menés l'an dernier dans le cadre d'Ambition France transports l'ont montré, le partenariat public-privé profite toujours au privé au détriment des acteurs publics. C'est exactement ce qu'il ne faut pas faire : les usagers comme les pouvoirs publics y perdront.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Le ministre nous a expliqué tout à l'heure que les PPP étaient une grande réussite dans le domaine ferroviaire. Il n'y a pourtant qu'à prendre l'exemple de Lisea pour constater que ce n'est pas le cas : les prix sont bien plus élevés, la SNCF a été contrainte de faire circuler des trains et la garantie de rentabilité s'élève à 3 % par an – bref, c'est un gouffre financier.

Plutôt que d'engager un investissement public à la hauteur des besoins, vous cherchez, dans l'article 5, à faire entrer des capitaux privés dans le financement de notre réseau ferré. Vous êtes malins car vous n'appellez pas l'opération un PPP, afin de ne pas effrayer le public, et vous la présentez comme un outil technique alors qu'il s'agit d'un montage financier contournant, sans la remettre en cause, l'absurde règle d'or de SNCF Réseau qui bride l'investissement ferroviaire.

Vous autorisez également l'apport en jouissance de biens qui appartiennent au domaine public à des filiales associant des investisseurs privés. Il s'agit d'une nouvelle étape dans l'affaiblissement de la maîtrise publique de notre réseau. Nous le répétons, le rail n'est pas un actif financier mais un bien commun et un service public stratégique, qui doit être financé par la puissance publique en fonction des besoins des usagers et des territoires et non des attentes de rentabilité d'investisseurs privés. Plutôt que d'inventer des artifices comptables et de multiplier les montages de privatisation, donnons à SNCF Réseau les moyens publics de moderniser le réseau. Voilà pourquoi nous demandons la suppression de l'article.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La conférence Ambition France transports a abordé la question du recours à des partenaires privés pour assurer le financement des investissements nécessaire à la modernisation du réseau. L'objectif est d'attirer les investissements dans des domaines très précis comme la mise en place du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) tout en disposant d'un outil technique, de nature financière, qui permette de conserver la maîtrise d'ouvrage. Dans le cas présent, le financement se fait presque totalement sur fonds propres et SNCF Réseau reste le maître d'ouvrage.

Nous proposons ce dispositif justement pour éviter de recourir à un partenariat public-privé. L'objectif est l'augmentation de la capacité d'investissement dans la modernisation du réseau ferroviaire, celle-ci étant nécessaire pour faire circuler plus de trains sur les voies. Nous avons besoin d'un choc d'investissement. Je vous demande d'examiner ce dispositif avec une grande attention, car nous avons pris beaucoup de retard dans le chantier de la modernisation – vous ne me contredirez pas sur ce point.

En outre, l'argument sur l'absence de garanties est largement infondé. L'apport en jouissance est plafonné à soixante-dix ans et peut être révoqué par SNCF Réseau.

Je vous invite à conserver l'article 5 et à repousser les amendements de suppression.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). Quel que soit le sujet, on nous ressort toujours les mêmes recettes défectueuses, appuyées sur les mêmes arguments. On nous dit que le retard est important, mais à qui et à quoi est-il dû ? Le réseau ferré national constitue un bien commun et stratégique, surtout dans un contexte de changement climatique bien avancé. Or le dessein des investisseurs privés n'est pas l'intérêt général.

Alors que nous sortons tout juste d'un épisode caniculaire inédit, ce n'est pas le moment de mettre notre avenir entre les mains du secteur privé. Nous savons ce que donne une telle politique. L'offre de TGV est déjà en baisse et il y a fort à parier que le mouvement s'accroîtra si nous confions notre avenir ferroviaire au privé. En revanche, les prix, eux, sont en hausse – UFC-Que choisir affirme que le prix moyen du kilomètre des trains InOui, Lyria et Eurostar a augmenté de 25 % au cours des six dernières années – et vont continuer d'exploser.

Peut-être que notre retard est dû à un manque de ressources mais cela fait des années que l'on vous demande de taxer les riches, par exemple au travers d'une taxe Zucman, et les entreprises polluantes. Le président Chirac a instauré en 2004 une journée de solidarité, assimilable à un racket social, mais à quoi a servi l'argent dégagé ? Il devait financer des mesures de lutte contre le réchauffement climatique et de protection des personnes les plus vulnérables. Où sont les 47 milliards à 57 milliards d'euros provenant de cette journée de solidarité ? N'auraient-ils pas pu être utilisés pour moderniser le système ferroviaire, par exemple ?

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Madame la rapporteure, je ne comprends pas vos arguments. Nous éprouvons des difficultés à créer de nouvelles lignes dans le cadre des PPP ; or vous ne parlez que de modernisation, laquelle ne rapportera strictement rien. Ce sera très compliqué de trouver des investisseurs, lesquels demanderont une certaine rentabilité. En outre, vous exigez que SNCF Réseau dispose d'un flux de trésorerie de 500 millions d'euros alors qu'elle éprouve toutes les peines du monde à atteindre 30 millions. L'équation est tout simplement impossible.

Vous expliquez que SNCF Réseau doit suivre la règle d'or et éviter tout endettement et vous pensez que les investisseurs privés vont résoudre tous les problèmes. En réalité, ils serviront simplement à contourner la règle d'or. Au bout du compte, c'est SNCF Réseau qui supportera le fardeau financier de ce montage. Vous créez les mêmes problèmes que ceux rencontrés il y a quelques années.

M. Nicolas Tryzna (DR). L'article 5 est l'un des plus importants du texte. Il ouvre la possibilité de bénéficier d'un apport capitalistique. Je ne vois pas ce que la journée de solidarité instaurée par le gouvernement Raffarin a à voir avec le sujet. Pour certains, la solution est de toujours augmenter les impôts, mais un autre chemin consiste à chercher d'autres apports d'argent. La formule retenue par le texte, intelligente et nouvelle, ne présente pas les limites que vous avez pointées concernant les PPP. Les critiques adressées au dispositif sont regrettables, mais les différences d'approche s'exprimeront continuellement dans l'année qui vient.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Vous souhaitez tout nationaliser pour que la SNCF retrouve son monopole dans le domaine du ferroviaire. Des PPP ont déjà financé certains projets de développement mais il est apparu que le régime du partenariat public-privé pouvait faire perdre la maîtrise d'ouvrage, ce qui posait problème à SNCF Réseau. Voilà pourquoi nous privilégions la solution de recourir à des filiales en quasi fonds propres. Nous élaborons un cadre juridique sécurisé destiné à trouver de l'argent ailleurs que dans la poche des Français. Les investisseurs intéressés seront en effet rémunérés mais la modernisation s'accélérera, les montants financiers publics actuellement mobilisables étant trop contraints.

Le dispositif est équilibré, car il ne donne pas tout au privé. Les fonds mobilisés viendront financer des objets très précis de modernisation qui permettront dans un même temps d'augmenter les recettes des péages ferroviaires. Cette orientation ne peut évidemment pas être retenue pour la régénération mais, pour la modernisation, l'intérêt de capter des fonds privés étant alors évident. L'avis est défavorable sur les amendements.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Le dispositif revient à demander un prêt. Celui-ci engendre le paiement d'intérêts, qui, dans le système que vous défendez, se nomment dividendes. Dans tous les cas, il faudra payer et ce sont les usagers du train qui le feront. Les surcoûts occasionnés par l'investissement dans l'ERTMS pèseront sur les péages et se

retrouveront dans le prix du billet de train. L'idéal serait de privilégier l'argent public, afin de ne pas faire grossir le montant des péages et celui des billets.

Il convient de mieux cadrer le dispositif proposé. Nous ignorons le type de rémunération proposé au financement privé, de même que les lignes pour lesquelles vous voulez hâter le développement de l'ERTMS. Ces lignes sont-elles réellement saturées ? Peut-on espérer une hausse significative du transit, laquelle générerait des recettes à même de financer la modernisation ? Je ne vois pas pourquoi nous nous précipiterions vers ce nouveau dispositif au lieu de privilégier les instruments existants, prêts ou apports d'argent public. J'ai déjà proposé des pistes pour lever des financements.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'objectif n'est pas d'augmenter fortement les péages ferroviaires, puisque la conférence Ambition France transports a établi le constat qu'ils étaient déjà très élevés. Il faut privilégier des dispositifs de modernisation, comme l'ERTMS, qui harmonisera la signalisation et aboutira à une augmentation du trafic sur les voies de 15 % à 20 %, ou la commande centralisée. Cette politique d'augmentation de l'offre stimulera non le montant des péages mais le revenu tiré de ceux-ci. Vous qui êtes en faveur du ferroviaire, vous devriez soutenir un dispositif visant à lever de l'argent. Certes, le capital sera rémunéré mais l'offre de services ferroviaires sera démultipliée. Je maintiens mon avis défavorable : la suppression de l'article laisserait le PPP comme seule option disponible, faisant perdre à SNCF Réseau sa maîtrise d'ouvrage.

M. Nicolas Tryzna (DR). L'objectif est de développer le ferroviaire pour que davantage de personnes choisissent ce moyen de transport. Si les sociétés sont bénéficiaires et distribuent des dividendes, c'est que plus de gens auront utilisé le train. L'option consistant à augmenter les péages pour pallier le manque d'argent n'est pas viable, car la hausse se répercutera sur le prix des billets et fera baisser la fréquentation des trains. Il faut créer un cercle vertueux afin d'améliorer le fonctionnement du système ferroviaire, trouver des apports financiers à court terme et stimuler l'usage du train. Tant que le billet Paris-Bordeaux sera à 230 euros, il sera difficile de remplir les trains. Il faut que le prix des billets diminue.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Une dette grise pèse sur nos infrastructures, car nous nous sommes un peu perdus dans des investissements sur les projets de développement du réseau qui ont abouti à délaissier la régénération des infrastructures. Ce projet de loi-cadre vise à favoriser la régénération, grâce à la mobilisation de tous les moyens de financement possibles. Il y a le fonds de concours versé par le groupe SNCF, et des recettes nouvelles inscrites dans le PLF. Toutes les options doivent être ouvertes pour trouver des financements, notamment celle de l'article 5.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Pourquoi se passer d'un outil de financement pertinent, qui offrirait à l'État un effet de levier et qui stimulerait les investissements ? Je ne vois aucune raison de renoncer à ce mécanisme, qui ne pèsera pas sur les clauses de remboursement de la dette de la SNCF et ne plombra donc pas les ratios de la société.

Les PPP peuvent être utiles quand ils sont encadrés et que le cahier des charges de l'État est précis, mais il est opportun d'actionner un nouvel outil face au mur d'investissements qui se dresse devant nous. Le groupe Ensemble pour la République s'opposera aux amendements de suppression de l'article.

M. Peio Dufau (SOC). Nous sommes tous d'accord pour reconnaître le besoin d'investissements mais quand Mme la rapporteure dit que nous nous sommes perdus, elle

nous propose une voie qui va nous perdre davantage. Le gouvernement vient de mettre 20 milliards d'argent public sur la table pour le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest, lequel ne répond pas aux besoins des habitants des territoires concernés. Or cette enveloppe – qui n'est pas un PPP – pourrait financer quinze Serm, et elle prouve qu'il est possible de trouver de l'argent. L'important est de se poser les bonnes questions.

*La commission **rejette** les amendements.*

*Elle **adopte** l'amendement CD639 rédactionnel de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD24 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Élaboré avec la Fédération générale des transports et de l'environnement (FGTE) de la CFDT, il vise à ajouter les mots « en matière de signalisation interopérable » à la fin de la première phrase de l'alinéa 2. L'objectif est d'accorder les termes de l'article avec l'exposé des motifs du projet de loi-cadre, lequel indique que le champ de pertinence de ce montage concerne exclusivement le financement du déploiement du système ERTMS. En l'absence d'une telle précision, le même type de montage pourrait être utilisé dans une autre opération de modernisation du réseau : le champ d'application de l'article serait alors très large.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La rédaction actuelle de l'article évite le risque d'un champ d'application trop large. Ainsi, l'emploi de la filiale n'est pas discrétionnaire : il suppose l'autorisation préalable de l'État, il s'inscrit dans un cadre de quasi-régie – *in house* – sous contrôle majoritaire de SNCF Réseau et il revêt un caractère subsidiaire, c'est-à-dire qu'il n'a vocation à être mobilisé qu'en cas de défaut de financement public suffisant.

La restriction que vous suggérez priverait le dispositif de la souplesse qui fait tout son intérêt. L'ERTMS est bien le premier cas d'usage identifié de la filiale de financement mais il n'en est pas, par construction, le seul justifiable. Je souhaite maintenir la souplesse du dispositif et la liberté d'identifier des objets qui pourraient bénéficier d'un financement sur quasi-fonds propres. L'avis est défavorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendements CD25 de M. Gérard Leseul et CD160 de Mme Constance de Pélichy (discussion commune)

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD25 vise à protéger les montages de toute contrainte relevant d'une législation nationale portant un principe d'extraterritorialité, notamment la législation américaine qui, surtout dans le domaine financier, prévaut sur nos propres organisations. Il s'agit d'une disposition de prudence, destinée à garantir notre souveraineté : il convient de l'adopter quand on connaît l'appétence des fonds de pension nord-américains pour ce type de montages.

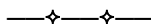
Par souci de transparence, je précise que nous avons travaillé cet amendement avec la CFDT.

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Lorsqu'il y a un apport en jouissance de biens immobiliers, il y a lieu d'informer les régions avant la délivrance de l'autorisation de l'État et non après, afin qu'elles puissent apprécier les conséquences de l'opération sur l'exploitation du réseau ferré national dans leurs ressorts et mieux s'adapter.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La préoccupation des auteurs de ces amendements est en partie prise en charge, pour les partenaires extérieurs à l'Union européenne, grâce au contrôle des investissements étrangers en France. Une filiale chargée d'exécuter et de financer la modernisation du réseau ferré national relève, selon toute vraisemblance, des activités sensibles dont la liste couvre les infrastructures critiques et les réseaux de transport. Or l'entrée d'un partenaire étranger non européen, tel qu'un fonds de pension nord-américain, à hauteur de 49 % des droits de vote d'une entité de droit français, franchit très largement le seuil déclenchant l'autorisation préalable du ministre chargé de l'économie. Le dispositif que vous proposez subordonne des partenaires relevant du droit d'un autre État membre à des garanties tenant aux législations nationales auxquelles ils sont soumis et à leur domiciliation, ce qui pose un risque en matière de respect du droit de l'Union, , alors que le risque visé concerne les partenaires extérieurs à l'UE. Avis défavorable aux deux amendements.

*La commission **adopte** l'amendement CD25.*

*En conséquence, l'amendement CD160 **tombe**.*



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du lundi 29 juin 2026 à 16 heures

Présents. – M. Emmanuel Blairy, M. Benoît Blanchard, M. Nicolas Bonnet, M. Sylvain Carrière, M. Béranger Cernon, Mme Nathalie Coggia, M. Vincent Descoeur, M. Peio Dufau, M. Aurélien Dutremble, M. Auguste Evrard, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Marie Fiévet, Mme Olga Givernet, M. Timothée Houssin, M. Sébastien Humbert, Mme Catherine Ibled, Mme Chantal Jourdan, Mme Sandrine Le Feur, M. Gérard Leseul, M. David Magnier, M. Matthieu Marchio, M. Pierre Meurin, Mme Constance de Pélichy, Mme Marie Pochon, M. Xavier Roseren, M. Fabrice Roussel, Mme Ersilia Soudais, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Nicolas Tryzna

Excusés. – M. Elie Califer, M. Julien Guibert, M. Benoît Larrouquis, M. Stéphane Lenormand, M. Raphaël Schellenberger, M. Olivier Serva

Assistaient également à la réunion. – Mme Christine Arrighi, Mme Karine Lebon, Mme Delphine Lingemann