

# SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 19 mars 2019

(71<sup>e</sup> jour de séance de la session)



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENCE DE M. THANI MOHAMED SOILIH

### Secrétaires :

MM. Yves Daudigny, Joël Guerriau.

#### 1. Procès-verbal (p. 3133)

#### 2. Questions orales (p. 3133)

DÉSAMIANTAGE DU TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE CRÉTEIL  
(p. 3133)

Question n° 582 de Mme Laurence Cohen. – Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice ; Mme Laurence Cohen.

SUSPENSION DU FINANCEMENT DE LA FORMATION DES ARTISANS  
(p. 3134)

Question n° 687 de Mme Christine Bonfanti-Dossat. – Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail ; Mme Christine Bonfanti-Dossat.

FINANCEMENT DES FORMATIONS SUR L'ILLETTRISME (p. 3135)

Question n° 644 de Mme Maryse Carrère. – Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail ; Mme Maryse Carrère.

TRANSFERT DE LA GESTION DES DIGUES (p. 3136)

Question n° 575 de Mme Nadia Sollogoub. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; Mme Nadia Sollogoub.

POLLUTION EN MER MÉDITERRANÉE (p. 3137)

Question n° 675 de M. Roland Courteau. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; M. Roland Courteau.

SUPPRESSION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (p. 3138)

Question n° 680 de Mme Martine Filleul. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; Mme Martine Filleul.

DESSERTES DE LA GARE DE VALENCE (p. 3139)

Question n° 528 de M. Gilbert Bouchet. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

AGRÈMENTS DES AUTO-ÉCOLES (p. 3140)

Question n° 627 de Mme Dominique Estrosi Sassone. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; Mme Dominique Estrosi Sassone.

SUPPRESSION D'UN ALLER-RETOUR PARIS-LAUSANNE (p. 3140)

Question n° 634 de M. Jean-François Longeot. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; M. Jean-François Longeot.

DESSERTES EN TRAINS À GRANDE VITESSE DU BASSIN MINIER  
(p. 3141)

Question n° 640 de Mme Sabine Van Heghe. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; Mme Sabine Van Heghe.

CONSÉQUENCES DU FORFAIT POST-STATIONNEMENT SUR LES OPÉRATEURS DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE (p. 3142)

Question n° 568 de M. Stéphane Piednoir. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; M. Stéphane Piednoir.

SUPPRESSION D'ARRÊTS DE TRAINS EN SEINE-MARITIME  
(p. 3143)

Question n° 690 de M. Didier Marie. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

ÉVALUATION MÉDICALE DE L'APTITUDE À LA CONDUITE  
(p. 3144)

Question n° 670 de M. Yves Détraigne. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; M. Yves Détraigne.

AVENIR DE LA CENTRALE ÉMILE-HUCHET DE SAINT-AVOLD  
(p. 3145)

Question n° 550 de M. François Grosdidier. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; M. François Grosdidier.

CESSATION ANTICIPÉE D'ACTIVITÉ DES AGENTS DE LA FONCTION  
PUBLIQUE ET AMIANTE (p. 3146)

Question n° 458 de M. Yannick Vaugrenard. – Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ; M. Yannick Vaugrenard.

PROJET DE FERMETURE DU GROUPEMENT HOSPITALIER  
CARNELLE PORTES DE L'OISE (p. 3147)

Question n° 548 de M. Arnaud Bazin. – M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé ; M. Arnaud Bazin.

ÉTAT BUDGÉTAIRE DES HÔPITAUX SEINO-MARINS (p. 3147)

Question n° 577 de Mme Céline Brulin. – M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

PROTECTION SOCIALE DES JOURNALISTES PIGISTES ÉTABLIS HORS  
DE L'UNION EUROPÉENNE (p. 3148)

Question n° 622 de M. Richard Yung. – M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé ; M. Richard Yung.

STRUCTURE MOBILE D'URGENCE ET DE RÉANIMATION DE  
QUILLAN (p. 3149)

Question n° 636 de Mme Gisèle Jourda. – M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé ; Mme Gisèle Jourda.

CRÉATION DE L'HÔPITAL COMMUN LOURDES-TARBES (p. 3150)

Question n° 643 de Mme Viviane Artigalas. – M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé ; Mme Viviane Artigalas.

SITUATION DES AUXILIAIRES DE SOINS TERRITORIAUX (p. 3151)

Question n° 645 de M. Daniel Chasseing. – M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé ; M. Daniel Chasseing.

DISPOSITIF DE COUVERTURE CIBLÉE (p. 3152)

Question n° 511 de M. Louis-Jean de Nicolaj. – M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé ; M. Louis-Jean de Nicolaj.

ATTRIBUTIONS DE NUMÉROS DE SÉCURITÉ SOCIALE AUX  
PERSONNES ÉTRANGÈRES OU FRANÇAISES NÉES HORS DE FRANCE  
(p. 3153)

Question n° 666 de Mme Nathalie Goulet – M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé ; Mme Nathalie Goulet.

IMPACT DES ÉOLIENNES TERRESTRES SUR LA SANTÉ (p. 3154)

Question n° 667 de M. Christophe Priou – M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé ; M. Christophe Priou.

AVENIR DES URGENCES DE L'HÔPITAL BÉCLÈRE DE CLAMART  
(p. 3155)

Question n° 648 de Mme Christine Lavarde – M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé ; Mme Christine Lavarde.

ENTREPRISES ADAPTÉES (p. 3156)

Question n° 613 de Mme Annick Billon – Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées ; Mme Annick Billon.

SITUATION DES AMÉRICAINS ACCIDENTELS (p. 3157)

Question n° 646 de Mme Jacky Deromedi – M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

MÉDECINE SCOLAIRE (p. 3158)

Question n° 632 de M. Michel Amiel – M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse ; M. Michel Amiel.

FERMETURE DE CLASSES DANS L'OISE (p. 3159)

Question n° 639 de M. Édouard Courtial – M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse ; M. Édouard Courtial.

AVENIR DE L'ORIENTATION DANS L'AINSE (p. 3160)

Question n° 665 de M. Yves Daudigny – M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse ; M. Yves Daudigny.

SCOLARITÉ OBLIGATOIRE À TROIS ANS (p. 3161)

Question n° 677 de Mme Brigitte Lherbier – M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

SCOLARISATION DES ÉLÈVES HANDICAPÉS DANS LE PREMIER  
DEGRÉ (p. 3162)

Question n° 601 de M. Philippe Bas – M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse ; M. Philippe Bas.

PIÈCES D'IDENTITÉ AUTORISÉES POUR VOTER (p. 3162)

Question n° 655 de Mme Catherine Procaccia – M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse ; Mme Catherine Procaccia.



ENLÈVEMENT DES ÉPAVES EN L'ABSENCE DE FOURRIÈRE  
(p. 3163)

Question n° 600 de M. Alain Cazabonne – M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse; M. Alain Cazabonne.

SÉCURISATION DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES (p. 3164)

Question n° 631 de Mme Nathalie Delattre – M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

NOMBRE RECORD DE CAMBRIOLAGES EN 2017 (p. 3165)

Question n° 560 de Mme Catherine Dumas – M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse; Mme Catherine Dumas.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 3166)

### PRÉSIDENCE DE M. GÉRARD LARCHER

#### 3. Salut à une délégation parlementaire (p. 3166)

### PRÉSIDENCE DE MME VALÉRIE LÉTARD

#### 4. Célébration de la francophonie (p. 3166)

#### 5. Orientation des mobilités. – Discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 3167)

Discussion générale :

Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois

M. Benoît Huré, au nom de la commission des affaires européennes

Question préalable (p. 3173)

Motion n° 106 de Mme Éliane Assassi. – Mme Éliane Assassi; M. Patrick Chaize; M. Didier Mandelli, rapporteur; Mme Élisabeth Borne, ministre; M. Jean-Raymond Hugonet; M. Jean-Michel Houllégatte; Mme Michèle Vullien; M. Alain Fouché; M. Jean-Claude Requier. – Rejet.

Discussion générale (*suite*) (p. 3178)

M. Ronan Dantec

M. Jérôme Bignon

M. Frédéric Marchand

M. Guillaume Gontard

M. Claude Bérit-Débat

Mme Michèle Vullien

M. Rémy Pointereau

M. Alain Fouché

M. Jean-Pierre Vial

Mme Martine Filleul

M. Jean Sol

Clôture de la discussion générale.

Rappel au règlement (p. 3187)

M. Olivier Léonhardt; Mme la présidente.

Article 1<sup>er</sup> A (*nouveau*) (p. 3187)

M. Jean-Marc Boyer

Mme Fabienne Keller

Mme Éliane Assassi

M. Roger Karoutchi

Mme Denise Saint-Pé

Mme Nathalie Delattre

M. Raymond Vall

M. Jean-Claude Tissot

M. Olivier Jacquin

Mme Corinne Féret

M. Édouard Courtial

M. Pierre Ouzoulias

M. Roland Courteau

Mme Nelly Tocqueville

M. Michel Dagbert

M. Didier Rambaud

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Mme Élisabeth Borne, ministre

Amendement n° 111 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 543 rectifié *bis* de M. Jean-Yves Roux. – Adoption.

Amendement n° 299 rectifié de Mme Patricia Morhet-Richaud. – Retrait.

Amendement n° 544 rectifié de M. Jean-Yves Roux. – Adoption.

Amendement n° 893 de M. Yves Bouloux. – Adoption.

Amendement n° 545 rectifié de M. Jean-Yves Roux. – Rejet.

Amendement n° 894 de M. Yves Bouloux. – Adoption.

Amendements identiques n°s 342 rectifié de M. Ronan Dantec, 799 de M. Frédéric Marchand et 872 rectifié de Mme Angèle Préville. – Adoption des trois amendements.

Amendement n° 109 de Mme Éliane Assassi. – Retrait.

Amendement n° 643 rectifié de M. Cyril Pellevat. – Adoption.

Amendement n° 897 de M. Yves Bouloux. – Adoption.

Amendement n° 593 rectifié de Mme Martine Filleul. – Adoption.

Amendement n° 231 de M. Sébastien Meurant. – Non soutenu.

Amendement n° 739 rectifié *bis* de M. Victorin Lurel. – Rejet.

Amendement n° 896 de M. Yves Bouloux. – Retrait.

Amendement n° 123 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 300 rectifié de Mme Patricia Morhet-Richaud. – Retrait.

Amendement n° 542 rectifié de M. Jean-Yves Roux. – Retrait.

Amendement n° 1031 du Gouvernement. – Adoption.

Amendement n° 898 de M. Yves Bouloux. – Retrait.

Amendement n° 566 rectifié de M. Jean-Claude Luche. – Retrait.

Amendement n° 827 rectifié *quinquies* de M. Martin Lévrier. – Retrait.

Amendement n° 785 de Mme Cécile Cukierman. – Adoption.

Amendement n° 774 rectifié de Mme Victoire Jasmin. – Adoption.

Amendement n° 849 rectifié de M. Patrick Chaize. – Adoption.

Amendement n° 110 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 515 rectifié de Mme Marie-Noëlle Liemann. – Rejet.

Rapport annexé (p. 3208)

Amendement n° 625 rectifié *bis* de M. Claude Bérít-Débat. – Rejet.

Amendement n° 603 rectifié de M. Olivier Jacquín. – Rejet.

Amendement n° 112 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 113 rectifié de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 895 de M. Yves Bouloux. – Retrait.

Amendement n° 114 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 468 rectifié de Mme Françoise Laborde. – Rejet.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 3218)

#### PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE DALLIER

Amendement n° 116 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 506 rectifié de Mme Nathalie Delattre. – Retrait.

Amendement n° 920 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 117 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 993 rectifié de M. Mathieu Darnaud. – Retrait.

Amendement n° 594 rectifié de Mme Martine Filleul. – Rejet.

Amendement n° 960 rectifié de Mme Angèle Préville. – Rejet.

Amendement n° 1005 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 919 rectifié *bis* de M. Daniel Chasseing. – Rejet.

Amendement n° 301 rectifié *bis* de M. Daniel Chasseing. – Rejet.

Amendement n° 921 du Gouvernement. – Rejet.

Amendements identiques n°s 41 rectifié *bis* de M. Jean-Marc Boyer et 480 rectifié de M. Éric Gold. – Adoption des deux amendements.

Amendement n° 115 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 272 rectifié *ter* de Mme Martine Berthet. – Adoption.

Amendement n° 119 de Mme Éliane Assassi. – Adoption.

Amendement n° 314 de Mme Céline Brulin. – Rejet.

Amendement n° 959 de M. Gilbert-Luc Devinaz. – Rejet.

Amendement n° 5 rectifié *bis* de M. Bernard Bonne. – Rejet.

Amendement n° 906 de M. Olivier Jacquín. – Adoption.

Amendement n° 118 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 390 rectifié *ter* de Mme Martine Berthet. – Retrait.

Amendement n° 230 rectifié *nonies* de M. Franck Montaugé. – Rejet.

Amendement n° 567 rectifié de M. Jean-Claude Luche. – Adoption.

Amendement n° 478 rectifié de M. Alain Bertrand. – Retrait.

Amendement n° 479 rectifié de M. Alain Bertrand. – Retrait.

Amendement n° 991 rectifié de M. Mathieu Darnaud. – Adoption.

Amendement n° 254 rectifié de Mme Nadia Sollogoub. – Retrait.

Amendement n° 269 rectifié *bis* de M. Rémy Pointereau. – Retrait.

Amendement n° 568 rectifié de M. Jean-Claude Luche. – Adoption.

Amendement n° 569 rectifié de M. Jean-Claude Luche. – Retrait.

Amendement n° 120 de Mme Éliane Assassi. – Rejet.

Amendement n° 753 de M. Guillaume Gontard. – Rejet.

Amendement n° 847 rectifié de M. Franck Montaugé. – Adoption.

Amendement n° 95 rectifié *bis* de M. Alain Cazabonne. – Adoption.

Amendement n° 293 rectifié *bis* de M. Patrick Chaize. – Adoption.

Amendement n° 838 rectifié *quinquies* de M. Jérôme Bignon. – Adoption.

Renvoi de la suite de la discussion.

**6. Ordre du jour** (p. 3250)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. THANI MOHAMED SOILIH

**vice-président**

**Secrétaires :**  
**M. Yves Daudigny,**  
**M. Joël Guerriau.**

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

*(La séance est ouverte à neuf heures trente.)*

1

## PROCÈS-VERBAL

**M. le président.** Le compte rendu intégral de la séance du jeudi 14 mars 2019 a été publié sur le site internet du Sénat.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté.

2

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les réponses à des questions orales.

### DÉSAMIANTAGE DU TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE CRÉTEIL

**M. le président.** La parole est à Mme Laurence Cohen, auteure de la question n° 582, adressée à Mme la garde des sceaux, ministre de la justice.

**Mme Laurence Cohen.** Madame la garde des sceaux, depuis plus de vingt ans, les personnels du tribunal de grande instance de Créteil dénoncent la présence d'amiante dans les locaux, laquelle est responsable de nombreuses maladies et, probablement, du décès d'une ancienne magistrate ainsi que de deux autres personnes en 2018. Après plusieurs années de déni de la part des autorités concernées, une expertise a démontré en 2006 que de l'amiante était bien présent dans les dalles au sol, les cloisons de bureaux ou bien encore dans les volets coupe-feu de ce bâtiment construit en 1977.

Dans la salle des archives où sont stockés les dossiers, le taux d'amiante atteignait 38 fibres par litre avant un désamiantage en 2009, puis 22,6 fibres par litre après les travaux, alors que le seuil réglementaire est de 5 fibres par litre.

La mobilisation syndicale réunissant magistrats, policiers et fonctionnaires du TGI commence à être entendue, puisque les services du ministère ont assuré que tout agent en faisant la demande bénéficierait d'un suivi médical. C'est une bonne chose.

Néanmoins, madame la garde des sceaux, n'estimez-vous pas plutôt qu'il serait indispensable de prévoir un suivi médical obligatoire de toutes les personnes travaillant ou ayant travaillé au tribunal de grande instance de Créteil? Quelles sont aujourd'hui les mesures d'urgence mises en place pour protéger les fonctionnaires en poste ainsi que les usagers?

Par ailleurs, pouvez-vous me confirmer le calendrier des travaux, censés débuter au printemps 2019? Une enveloppe budgétaire de 5,2 millions d'euros pour le désamiantage est-elle bien prévue?

Enfin, pouvez-vous intervenir auprès du président du TGI, afin qu'un comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail extraordinaire commun aux ministères de l'intérieur, de la justice et des armées et au conseil départemental du Val-de-Marne puisse se réunir dans les plus brefs délais? Il s'agit là d'une demande légitime, qui est jusqu'à présent refusée.

**M. le président.** La parole est à Mme la garde des sceaux.

**Mme Nicole Belloubet, garde des sceaux, ministre de la justice.** Madame la sénatrice Cohen, le tribunal de grande instance de Créteil, mis en service en 1978, contient des matériaux amiantés, comme nombre de bâtiments de cette période. À ce titre, il est soumis à une réglementation spécifique visant à protéger la santé des occupants et des travailleurs appelés à y faire des travaux. À cet égard, les diagnostics amiante réalisés conformément à la réglementation depuis 1997 ont conclu que les matériaux amiantés présents dans le bâtiment ne relèvent pas de la liste des matériaux friables exigeant un désamiantage.

Le ministère de la justice n'a jamais nié la présence d'amiante dans ces locaux et la situation du TGI de Créteil retient toute mon attention. À la suite du décès récent d'une magistrate, j'ai demandé à mes services de prendre toutes les mesures qui s'imposent de nature à rassurer les agents.

Ainsi, le 11 octobre dernier, le directeur des services judiciaires et la secrétaire générale adjointe du ministère se sont rendus au TGI de Créteil et y ont rencontré les personnels. Ils ont annoncé des mesures d'empoussièrement généralisées, qui seraient conduites en concertation étroite avec les organisations syndicales et avec les agents, afin de donner aux personnels concernés toutes les informations qu'ils attendent légitimement pour dissiper leurs éventuelles craintes. Ces mesures se sont déroulées entre les mois de novembre 2018 et de février 2019. Le nombre de mesures imposé par les normes a été complété en concertation avec les organisations syndicales. Ce sont ainsi deux vagues successives de 192, puis 144 mesures, qui ont eu lieu, ce qui constitue une densité

exceptionnellement élevée de points de contrôle. La totalité des résultats est disponible depuis la semaine dernière et tous sont négatifs : aucune fibre n'a été détectée.

Ces informations fiables et objectives apportent, je le crois, une réponse rassurante.

Mes directeurs ont également indiqué, en accord avec les chefs de juridiction, que toute personne craignant une exposition pourrait se manifester et verrait sa situation portée à la connaissance de la médecine de prévention. Des mesures ont été prises afin de permettre des consultations rapides.

L'opération de désamiantage et de rénovation du site est désormais lancée.

Les travaux préparatoires ont débuté en 2018. Ces travaux vont se poursuivre en 2019 avec la construction du bâtiment modulaire, qui accueillera une partie des services situés dans l'actuel immeuble de grande hauteur. En parallèle sera menée la phase d'appel d'offres des travaux de désamiantage et de mise aux normes. Le financement de l'ensemble de cette opération est assuré grâce aux crédits votés dans le projet de loi de programmation 2019-2022 et de réforme pour la justice.

Les instances représentatives et le personnel sont régulièrement informés des mesures prises et des travaux réalisés. C'est bien le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail départemental du ministère de la justice qui a l'entière compétence pour assurer le suivi des actions menées pour le bâtiment du tribunal de grande instance de Créteil et pour l'ensemble des personnels concernés. Le président du TGI de Créteil lui a communiqué le diagnostic amiante du tribunal. Le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail doit se réunir prochainement pour une séance dédiée à ces questions.

Comme vous le voyez, madame la sénatrice, ce sujet retient toute mon attention.

**M. le président.** La parole est à Mme Laurence Cohen, pour répondre à Mme la garde des sceaux.

**Mme Laurence Cohen.** Madame la garde des sceaux, je vous remercie de ces précisions. Mes questions montrent que se pose un problème d'information non seulement des personnels, mais aussi du public qui fréquente le TGI.

Ces travaux sont un véritable serpent de mer ! J'ai alerté plusieurs fois le ministère sur ce point. La vigilance est de mise et il faut un réel suivi.

Je regrette que, sur ce problème de santé publique, la proposition que je formule d'une visite systématique pour tous les personnels n'ait pas retenu votre attention : il faut que ce soient les personnels qui le demandent.

#### SUSPENSION DU FINANCEMENT DE LA FORMATION DES ARTISANS

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Bonfanti-Dossat, auteur de la question n° 687, adressée à Mme la ministre du travail.

**Mme Christine Bonfanti-Dossat.** Madame la ministre, tous les matins, dans notre pays, les artisans sont plus de 3 millions à faire vivre notre économie : menuisiers, peintres, boulangers... Les secteurs d'activités sont divers, mais tous se réfèrent à une même étymologie : l'artisan, c'est celui qui met son art au service d'autrui. À l'heure où

nos concitoyens se tournent vers le « fabriqué en » et s'éloignent des produits mondialisés « *made in* », nous avons grand besoin d'un tel savoir-faire.

Répartis sur 1,3 million d'entreprises, réalisant 300 milliards d'euros de chiffre d'affaires, les artisans constituent un pilier majeur de notre économie, mais sont, souvent, le seul employeur restant dans quelques-unes de nos communes. Dans le département de Lot-et-Garonne, 8 000 entreprises, soit 12 000 salariés, réalisent plus d'un milliard d'euros de chiffre d'affaires.

Peut-on se passer d'eux ? À voir l'atteinte qui est portée à leurs droits à la formation, pardonnez-moi, madame la ministre, mais j'ai la faiblesse de le croire ! En effet, depuis le 15 mars dernier, les demandes de financement de formation professionnelle continue de nos artisans ne sont plus prises en compte. N'êtes-vous pourtant pas à l'initiative de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel ?

La situation est néanmoins préoccupante, voire injuste : pourquoi nos artisans n'auraient-ils plus droit à la formation continue ? Dans un contexte concurrentiel fort, où les clients ont toujours plus d'exigences, à l'heure des transitions écologiques et numériques et d'un environnement normatif complexe, nos artisans doivent se former pour s'adapter aux défis toujours plus nombreux.

Alors que 700 000 emplois sont à pouvoir et que l'apprentissage constitue un véritable levier pour lutter contre le chômage, pouvez-vous nous assurer, madame la ministre, que vous allez agir pour financer de nouveau la formation de nos artisans ?

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

**Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail.** Madame la sénatrice Christine Bonfanti-Dossat, je partage avec vous cette conviction et je le dis tous les jours – pas seulement aujourd'hui ! – : l'artisanat, c'est le tissu économique de proximité qui irrigue tous nos territoires, c'est le savoir-faire à la française. C'est donc très important. Que ce soit les ordonnances Travail, la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel, les actions que le Gouvernement mène pour développer la filière d'excellence qu'est l'apprentissage : tout concourt à conforter ces professionnels et à renforcer notre tissu d'artisans.

Vous avez souhaité appeler mon attention sur l'annonce récente du risque de suspension du financement des actions de formation des artisans par le Fafcea, le Fonds d'assurance formation des chefs d'entreprise artisanale, à compter du 15 mars 2019. Cet organisme a fait part à mon ministère de difficultés dans le financement des formations des artisans en raison d'un changement du mode de collecte et d'une baisse importante du niveau de collecte.

La loi du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels, votée sous le précédent gouvernement, a prévu un transfert de la collecte des contributions des artisans de la DGFIP vers l'Urssaf ; il s'agit là d'une mesure de simplification tout à fait compréhensible, mais qui a révélé un problème de cotisations. Ces difficultés s'expliquent également par une diminution du nombre de cotisants recensés lors du transfert de la collecte des contributions des artisans.

Ces difficultés s'expliquent encore par le fait que de nombreux artisans salariés, assujettis à la fois à la contribution à la formation professionnelle en tant que travailleur indépendant versée au Fafcea et à la contribution à la forma-



tion professionnelle en tant que salarié versée à leur opérateur de compétences, ont refusé de s'acquitter à l'automne 2018 de la contribution due en tant que travailleur indépendant, contestant la légalité de ce double assujettissement qui n'existe que pour les artisans.

Afin de garantir la continuité du financement par le Fafcea et les conseils de la formation des actions de formation des artisans pour l'année 2019, plusieurs réunions ministérielles et interministérielles ont été organisées ces dernières semaines, et encore ces derniers jours, avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment les dirigeants du Fafcea et les représentants de toute la filière.

Ces réunions ont abouti à la proposition d'un certain nombre de mesures d'ordre financier permettant de poursuivre la prise en charge des actions de formation des artisans, sur l'ensemble de l'année. Les versements de l'Accos au Fafcea et aux conseils de la formation sont intervenus hier, lundi 18 mars 2019, pour « sauver » la situation à court terme.

Par ailleurs, nous avons lancé une mission de l'Inspection générale des affaires sociales, portant sur le système de collecte et de répartition de la contribution à la formation professionnelle entre les Fonds d'assurance formation des non-salariés et la situation comptable et financière du Fafcea et des conseils de la formation, afin de trouver une solution durable.

J'ai demandé que le rapport de cette mission me soit remis à la fin du mois de juin prochain, afin de pouvoir inscrire les propositions qui seront retenues dans la durée, au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Nous avons le même objectif. Nous avons sauvé la situation à court terme ; maintenant, il faut la régler sur le long terme.

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Bonfanti-Dossat, pour répondre à Mme la ministre.

**Mme Christine Bonfanti-Dossat.** Madame la ministre, je vous remercie de cette réponse encourageante. Soyez assurée que les 3 millions d'artisans veilleront à ce que la parole donnée soit respectée.

#### FINANCEMENT DES FORMATIONS SUR L'ILLETTRISME

**M. le président.** La parole est à Mme Maryse Carrère, auteure de la question n° 644, adressée à Mme la ministre du travail.

**Mme Maryse Carrère.** Madame la ministre, vous connaissez l'attention particulière que les sénateurs du groupe du RDSE portent au problème de l'illettrisme, notamment l'illettrisme numérique.

Aussi, je me permets de relayer les inquiétudes de l'association #STOPILLETTRISME concernant le financement des formations professionnelles en la matière. En effet, il existe aujourd'hui une forte incertitude sur le financement des formations professionnelles dédiées à l'acquisition et au développement des connaissances et des compétences clés, notamment avec le plafond du compte personnel de formation, le CPF, celui-ci passant d'une logique en heures à celle d'une somme plafonnée à 8 000 euros sur dix ans. Cela crée une insécurité sur les formations prévues pour les prochains mois et dans les années à venir.

Les formations favorisant l'acquisition des connaissances et des compétences clés, d'une part, et les formations de lutte contre l'analphabétisme et l'illettrisme, d'autre part, sont, par nature, des formations longues et coûteuses, qui sont utiles

seulement si elles sont déployées sur plusieurs années. Pourtant, on note une tendance au désinvestissement du champ des compétences clés au profit de formations courtes, uniquement qualifiantes, qui ne correspondent pas aux besoins des salariés en situation d'illettrisme.

Madame la ministre, quel avenir réservez-vous à l'accompagnement des salariés en situation d'illettrisme et d'illectronisme dans la gestion de leur CPF et quelles réponses pouvez-vous apporter au problème du financement de ces formations longues et coûteuses pour nos concitoyens les plus fragiles ?

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

**Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail.** Madame la sénatrice Maryse Carrère, je confirme que le Gouvernement est pleinement engagé dans tout ce qui permet de stimuler la croissance et de la rendre inclusive. La lutte contre l'illettrisme fait partie de ces actions, qu'elles concernent les demandeurs d'emploi ou les salariés, car, nous le savons, les changements de technologie révèlent souvent des situations d'illettrisme jusqu'alors inconnues. Or il faut permettre à tous les salariés de suivre ces évolutions.

La bataille des compétences ne se segmente pas : elle va du plus haut niveau de qualification jusqu'à l'illettrisme. C'est la bataille principale en matière d'emploi.

C'est le sens tant des transformations profondes apportées par la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel que des 15 milliards consacrés dans le cadre du plan quinquennal d'investissement dans les compétences. Ces mesures s'adressent notamment à ceux qui en ont le plus besoin – chômeurs de longue durée, jeunes sans qualification... –, où les situations d'illettrisme ne sont pas négligeables.

Le Gouvernement a assuré la continuité du financement des formations de lutte contre l'illettrisme éligibles au CPF, parmi lesquelles le certificat de connaissances et de compétences professionnelles, dit CléA, première marque de la sortie de l'illettrisme que cherchent les salariés concernés, puisqu'il s'agit d'une reconnaissance officielle.

Comment garantir la continuité du financement ? La loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel a fixé une entrée en vigueur des nouvelles dispositions relatives au CPF au 1<sup>er</sup> janvier 2019. Le décret relatif à l'organisation et au fonctionnement de France compétences a été publié le 30 décembre dernier.

Ainsi, les salariés peu ou pas qualifiés bénéficient d'ores et déjà d'un plafond de droits CPF majorés, à hauteur de 800 euros par an, dans la limite d'un plafond de 8 000 euros, ce qui est bien supérieur au montant observé des formations de lutte contre l'illettrisme.

Par ailleurs, je vous rappelle que le CPF n'est pas le seul outil d'accès des salariés à la formation professionnelle. Ainsi, il existe le plan de développement des compétences des entreprises, qui remplace désormais le plan de formation. En outre, et c'est un dossier que nous devons suivre ensemble, des formations collectives organisées dans le cadre de la décentralisation sont mises en place. En effet, en matière de lutte contre l'illettrisme, la compétence formation a été décentralisée voilà plusieurs années, mais les pratiques restent inégales : certaines régions ont poursuivi dans cette voie, d'autres ont presque stoppé, voire complètement stoppé. Il s'agit là d'un véritable sujet de préoccupation, qui fait l'objet de discussions avec les régions, dans le cadre des pactes régionaux d'investissement dans les compétences.

Ainsi, des pactes ont été signés ou sont en passe de l'être avec onze régions métropolitaines et trois régions d'outre-mer – je me rendrai d'ailleurs en Occitanie à la fin du mois pour signer l'un d'entre eux avec la présidente de la région.

Il s'agit bien évidemment de toucher les publics les plus vulnérables : cela passe par des plans de lutte contre l'illettrisme ou des parcours de formation aux savoirs de base. Vous l'avez rappelé, par savoirs de base, on entend aussi les savoirs de base numériques et les compétences sociales et cognitives ; tout cela forme un ensemble.

Tous ces dispositifs permettront une logique de parcours plus importante. Évidemment, la lutte contre l'illettrisme fait partie de la bataille des compétences. Chacun doit être en mesure non seulement de lire, écrire, compter, mais aussi de naviguer – sans jeu de mots – dans l'univers d'aujourd'hui. C'est une priorité du plan d'investissement compétences et le compte personnel de formation permettra d'y contribuer pour les salariés comme pour tous les actifs.

**M. le président.** La parole est à Mme Maryse Carrère, pour répondre à Mme la ministre.

**Mme Maryse Carrère.** Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse. Un effort spécifique s'impose sur ces formations sur l'illettrisme et l'illectronisme, qu'il ne faut pas considérer comme des formations classiques dans le cadre du CPF.

Selon le secrétaire d'État chargé du numérique, 13 millions de Français seraient aujourd'hui en situation d'illectronisme : ce sont bien sûr les plus fragiles et les plus isolés d'entre nous, les Français les plus pauvres et les personnes éloignées de l'emploi, mais aussi – et c'est ce qui m'inquiète le plus – les moins de 35 ans les plus socialement défavorisés. Il ne faut pas laisser ces publics sur le bord du chemin.

#### TRANSFERT DE LA GESTION DES DIGUES

**M. le président.** La parole est à Mme Nadia Sollogoub, auteur de la question n° 575, adressée à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Nadia Sollogoub.** Madame la secrétaire d'État, je souhaite vous interroger sur le transfert de la gestion des digues au bloc communal, en application de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi Maptam.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les établissements publics de coopération intercommunale, ou EPCI, sont devenus gestionnaires des ouvrages de protection ; en d'autres termes, ils sont désormais dans l'obligation de déclarer les ouvrages mis en œuvre sur le territoire communautaire et organisés en système d'endiguement, d'annoncer les performances qu'ils assignent à ces ouvrages ainsi que les zones protégées correspondantes et d'indiquer les risques de débordement pour les hauteurs d'eau les plus élevées.

Afin de faciliter la transition entre les anciens et les nouveaux gestionnaires, des périodes transitoires sont prévues. L'État ou l'un de ses établissements publics, lorsqu'il gère des digues à la date d'entrée en vigueur de la loi Maptam, continue d'assurer cette gestion pour le contrôle de l'EPCI pendant une durée de dix ans à compter de cette date, soit jusqu'au 28 janvier 2024.

Or, à la perspective de ce transfert, qui interviendra désormais dans cinq ans, de nombreuses inquiétudes subsistent. Aussi, je vous demande quels moyens financiers et techniques ont été programmés par l'État pour l'assurer.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la sénatrice Nadia Sollogoub, vous avez interrogé François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ne pouvant être présent, il m'a chargée de vous répondre.

Le législateur a confié, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, la compétence de la gestion des milieux aquatiques et de la prévention des inondations, la Gemapi, aux EPCI à fiscalité propre, concentrant ainsi à l'échelon du bloc communal des compétences jusque-là morcelées. Celui-ci pourra ainsi concilier urbanisme, c'est-à-dire une meilleure intégration du risque d'inondation dans l'aménagement du territoire et dans les documents d'urbanisme, prévention des inondations, notamment la gestion des ouvrages de protection, et gestion des milieux aquatiques eux-mêmes.

S'agissant des digues domaniales de l'État, le législateur a prévu une période de transition adaptée, qui prendra fin au mois de janvier 2024, pendant laquelle l'État continue d'assurer sans refacturation la gestion de ces ouvrages, pour le compte des intercommunalités concernées.

Les intercommunalités qui le souhaitent peuvent toutefois reprendre la gestion de ces digues avant 2024. Certaines intercommunalités ont d'ailleurs fait ce choix, de manière à avoir la pleine maîtrise des différents leviers d'action de la Gemapi.

Dans cette période transitoire jusqu'à 2024, l'État travaille en étroite collaboration avec les collectivités chargées de la Gemapi, que ce soit pour les modalités de gestion de ces ouvrages, la réalisation de travaux de renforcement ou encore la préparation des dossiers d'autorisation de systèmes d'endiguement. Ces travaux ne seront donc plus à mener par les collectivités par la suite.

La fixation des niveaux de protection des digues revêt en effet un choix structurant pour les territoires et il est nécessaire que les autorités chargées de la Gemapi se prononcent sur ces choix, qui les engageront pour la suite. Le Gouvernement veille à ce que l'État respecte les bonnes diligences de gestion des ouvrages pendant cette période de transition.

Par ailleurs, en liaison avec la collectivité compétente en matière de Gemapi, certaines de ces digues font l'objet de projets de travaux de renforcement afin d'augmenter leur niveau de protection, quand les enjeux exposés le justifient. Afin de faciliter la réalisation de ces travaux, l'État a en particulier prévu dans le cadre de la loi de finances pour 2019 que les investissements financés sur le Fonds de prévention des risques naturels majeurs ne soient plus limités, comme c'était le cas auparavant, à un plafond annuel inadéquat à la réalisation de ces projets.

Ainsi, l'État pourra, sur l'ensemble des cinq prochaines années, mobiliser jusqu'à 75 millions d'euros pour financer les travaux de renforcement des digues identifiés en liaison avec les collectivités. Après 2024, les travaux complémentaires pourront toujours faire l'objet d'un cofinancement par ce même fonds dans le cadre général mis en place par l'État, via un programme d'actions de prévention des inondations, un PAPI.

**M. le président.** La parole est à Mme Nadia Sollogoub, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Nadia Sollogoub.** Madame la secrétaire d'État, je vous donnerai un exemple concret. Dans le sud de la Nièvre, sur les communes de Charrin et Saint-Hilaire-Fontaine, aucun entretien des digues n'a été réalisé par l'État pendant quatre-vingts ans, si bien que les arbres ont poussé et que les digues sont devenues une très agréable promenade.

À la perspective du transfert, une dévégétalisation a été lancée. Cette décision, que je qualifierai de brutale et qui semble avoir été prise dans la précipitation – c'est ainsi qu'elle a été perçue – a été bien mal comprise. Elle a même été vécue comme un « massacre à la tronçonneuse »...

En 2017, un bureau d'études indépendant, mandaté par l'État, a rendu ses conclusions. Pour atteindre un niveau de sécurité 1, il faudrait deux tranches de travaux, pour un montant total de 850 000 euros. Actuellement, l'État a investi 50 000 euros dans ces travaux de dévégétalisation. Qui paiera la différence ? C'est bien l'objet de ma question.

Un programme de confortement des digues après déboisement s'impose. Or ce n'est pas prévu. Les EPCI n'auront pas la capacité financière de réaliser ces travaux ; ils n'en auront pas non plus la capacité en termes d'ingénierie technique. *Quid* de leurs responsabilités dans ce cas, lorsque l'on sait que, en termes de gestion des risques d'inondation, rien n'est plus dangereux que la rupture de digues ? Que penser, enfin, d'un éventuel impôt supplémentaire qui serait levé pour compenser un défaut d'entretien par l'État depuis quatre-vingts ans ?

#### POLLUTION EN MER MÉDITERRANÉE

**M. le président.** La parole est à M. Roland Courteau, auteur de la question n° 675, adressée à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**M. Roland Courteau.** Madame la secrétaire d'État, la Méditerranée est en danger. Elle est victime des pollutions passées, avec les PCB, les polychlorobiphényles, et des pollutions chroniques, avec les dégazages d'hydrocarbures. Elle est victime des pollutions par les plastiques ou les métaux lourds, des pollutions par les nitrates et les phosphates dues à l'insuffisante épuration des eaux usées, notamment sur la rive sud. Enfin, elle est victime des pollutions dites émergentes, pharmaceutiques et cosmétiques, qui ont des effets reprotoxiques sur les espèces. Elle sera soumise, à l'horizon d'une génération, à une pression accrue de pollutions, dont les conséquences seront démultipliées par les effets du changement climatique.

Ce constat alarmant, je l'ai dressé dans le cadre des travaux de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, l'Opecst. J'ai ainsi publié un rapport d'information dans lequel, fort de ce constat qui n'incite pas à l'optimisme, j'avais dix grandes catégories de propositions pour lutter contre ces pollutions sur l'ensemble du bassin. J'ai remis ce rapport au cabinet du ministre d'État, le 5 février dernier.

Au mois de juin 2018, j'avais longuement travaillé avec Nicolas Hulot sur les préconisations que j'avais. Celui-ci s'était alors engagé à les mettre à l'étude et, surtout, *via* les ambassadeurs de France et des vingt et un États riverains, à mobiliser les ministres de l'environnement concernés afin de mettre à l'étude une nouvelle gouvernance de lutte antipollution, actuellement trop dispersée et peu efficace.

Ma question est simple. Comptez-vous donner suite aux initiatives envisagées par Nicolas Hulot ? Dans le cas contraire, quelles autres démarches comptez-vous engager afin de renforcer l'impulsion supranationale permettant de mieux lutter contre ces pollutions sur l'ensemble du bassin méditerranéen ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le sénateur Courteau, vous avez interrogé François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ne pouvant être présent, il m'a chargée de vous répondre.

À l'échelon international, la France est déjà très active concernant la lutte contre les pollutions en mer. Elle est en effet partie à la convention de Barcelone et à son plan d'action pour la Méditerranée, le PAM, seule instance politique dans le domaine de l'environnement et du développement durable. Cette convention regroupe l'ensemble des pays de la région Méditerranée. Elle constitue le principal instrument juridique pour la protection de la Méditerranée contre les différentes sources de pollution et pour la préservation de sa diversité biologique.

Par ailleurs, la France assure une partie du financement du plan Bleu, véritable centre d'analyse et de prospective pour la Méditerranée, dont l'objectif est d'éclairer les enjeux de l'environnement et du développement dans cette région. Près de 20 % du budget annuel du plan Bleu est directement financé par une subvention du ministère de la transition écologique et solidaire.

En outre, dans le cadre du plan Méditerranée pour une croissance bleue, la France s'est engagée à renforcer l'effectivité des mesures prises pour la réduction des pollutions issues des navires, grâce à l'approfondissement des coopérations entre les États riverains, notamment à travers un réseau spécialisé des procureurs, et à un dispositif de sanctions renforcé.

Cette mobilisation est ancienne, car, depuis 1993, la France, l'Italie et Monaco ont établi, dans le cadre de l'accord Ramoge, un plan d'intervention pour la lutte contre les pollutions marines accidentelles en Méditerranée. Il a d'ailleurs été activé par la France lors de la pollution intervenue au mois d'octobre dernier à la suite de la collision des navires *Ulysse* et *Virginia* au large de la Corse : des navires italiens sont venus prêter main-forte aux autorités françaises avec une remarquable efficacité.

Pour ce qui concerne la lutte contre les déchets d'origine plastique en mer, la France est engagée dans de nombreux plans d'action relatifs aux déchets marins, que ce soit au travers du G7, du G20 ou de conventions de mer régionales, par exemple la convention de Barcelone. La France a par ailleurs lancé, au mois de novembre 2016, lors de la COP 22 à Marrakech, la coalition internationale « Stop aux déchets plastiques ».

Enfin, dans le cadre européen, la France met en œuvre la directive-cadre sur l'eau et la directive-cadre stratégie pour le milieu marin.

Ainsi, notre pays adopte, dans ses plans d'action pour le milieu marin et ses schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, des programmes de mesures afin de lutter contre la pollution des eaux continentales et les conséquences littorales et marines.



Par ailleurs, lors du comité interministériel de la mer du mois de novembre 2018, le Premier ministre a demandé que soit adopté, d'ici à fin 2020, un plan de réduction de l'apport de macro-déchets et micro-plastiques à la mer à l'échelle de chaque bassin hydrographique, sur la base de l'alerte que vous avez lancée et du rapport que vous avez remis au mois de février dernier, monsieur le sénateur.

Vous le voyez, nous agissons sur tous les fronts pour protéger la Méditerranée.

**M. le président.** La parole est à M. Roland Courteau, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**M. Roland Courteau.** Je suis un peu déçu de votre réponse, madame la secrétaire d'État. Vous ne donnez pas suite aux engagements de Nicolas Hulot, qui voulait mobiliser les ministres de l'environnement de tous les pays riverains.

La France doit prendre l'initiative, impulser de nouvelles actions.

L'Union pour la Méditerranée, l'UPM, est en calminée. Les pays des rives sud et est ne se conforment pas toujours aux dispositions de la convention de Barcelone et du plan d'action pour la Méditerranée.

Face aux dangers qui se profilent, la France ne peut-elle pas prendre la tête de l'offensive sur l'ensemble du bassin ? Allons-nous attendre que le point de non-retour soit dépassé sur cette mer petite et fragile ?

J'insiste, madame la secrétaire d'État : il y a urgence à agir !

**M. le président.** Mes chers collègues, je vous demande de veiller au respect du temps de parole imparti.

SUPPRESSION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE POUR  
L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

**M. le président.** La parole est à Mme Martine Filleul, auteure de la question n° 680, adressée à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Martine Filleul.** Madame la secrétaire d'État, le Gouvernement a osé ! Il a osé, alors que les Françaises et les Français réclament une meilleure prise en compte de la parole citoyenne, limiter une fois de plus la démocratie participative, sous couvert de simplification.

En effet, un décret du 24 décembre dernier pris en application de la loi du 10 août 2018 pour un État au service d'une société de confiance remplace expérimentalement, pendant trois ans, l'enquête publique, normalement prévue pour les projets soumis à autorisation environnementale, par une consultation en ligne dans les régions Bretagne et Hauts-de-France.

Le choix de ces régions n'est pas anodin : certains projets sur ces territoires ont fait l'objet de fortes oppositions, à l'exemple de la ferme des mille vaches dans la Somme ou de l'installation de parcs éoliens à Villers-Plouich dans le département du Nord.

Ce décret permet d'écarter de toute enquête publique les projets à risque qui feraient l'objet de réticences.

Restreindre le débat public sur des installations ayant une incidence importante sur l'environnement est une erreur, à l'heure où le développement durable et l'écologie constituent un enjeu important et font partie des préoccupations des habitants.

Par ailleurs, le recours à une consultation numérique se heurte à l'illectronisme, qui touche 13 millions de Français. Dans les Hauts-de-France, 11 % de la population est concernée. Cette décision va donc à rebours d'une volonté de participation du plus grand nombre, en excluant de fait de nombreuses personnes.

Une telle expérimentation marque, au mieux, une totale déconnexion de votre gouvernement des réalités et du quotidien de nos concitoyens, au pire, un profond mépris.

Aussi, madame la secrétaire d'État, ne pensez-vous pas qu'il conviendrait de mettre un terme à cette disposition ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la sénatrice Filleul, vous avez interpellé François de Rugy au sujet de l'expérimentation prévue par le décret du 24 décembre 2018, pris en application de la loi du 10 août 2018 pour un État au service d'une société de confiance, dite loi Essoc.

Cette loi a acté le principe d'une expérimentation visant à substituer à l'enquête publique une procédure de participation par voie électronique dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale.

Je tiens à vous rassurer : cette substitution ne vise pas à restreindre les possibilités de participation des citoyens, ni à réduire la garantie de la prise en compte de leurs observations de manière transparente et objective.

Le remplacement de l'enquête publique par une participation par voie électronique dans le cadre de l'expérimentation est conditionné à des garanties visant à renforcer la participation du public en amont – concertation préalable avec garant du code de l'environnement –, sans pour autant négliger la phase aval – participation par voie électronique à proprement parler –, avec le maintien d'une exigence d'accès à tous à l'information et à la participation.

L'objectif de l'expérimentation est bien d'inciter les porteurs de projets à réaliser une concertation approfondie le plus en amont possible, avant le dépôt des demandes d'autorisation, c'est-à-dire au moment où il est encore possible de faire évoluer substantiellement le projet.

En effet, bien que la procédure de participation par voie électronique soit par principe dématérialisée, elle prévoit également un certain nombre de mises à disposition classiques, notamment par format papier, qui permettent un accès du public à l'information par d'autres canaux que la mise en ligne.

Le public peut ainsi demander une communication du dossier sur support papier, dans les conditions définies à l'article D. 123-46-2 du code de l'environnement. L'autorité compétente peut également prévoir, en fonction du volume et des caractéristiques du projet de décision, des modalités de consultation du dossier *in situ*. Enfin, l'article 56 de la loi Essoc prévoit, dans le cadre de l'expérimentation, la possibilité de transmettre les observations par voie postale.

Cette procédure de participation par voie électronique ne restreint donc pas la possibilité du public d'opter pour une mise à disposition du dossier papier et de s'exprimer par voie postale. Elle n'empêche pas tous ceux qui ne peuvent ou ne souhaitent avoir accès à des outils informatiques d'exprimer leur avis sur ce type de projets.



Enfin, madame la sénatrice, je peux vous assurer que nous serons vigilants à ce que l'évaluation réalisée à l'issue de cette expérimentation mette en lumière les avantages et les inconvénients relevés au cours de ces trois années.

**M. le président.** La parole est à Mme Martine Filleul, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Martine Filleul.** Je vous remercie de votre réponse, madame la secrétaire d'État. Elle me rassure en partie.

Vous avez évoqué des dispositifs qui permettent de procéder en amont à des consultations écrites et à des concertations. Il conviendrait toutefois de mieux les faire connaître aux responsables locaux et aux citoyens.

Le décret en question a suscité beaucoup d'émotion dans les territoires et je compte sur vous, madame la secrétaire d'État, pour pallier ce défaut d'information.

**M. le président.** Mes chers collègues, madame la secrétaire d'État, encore une fois, j'appelle chacun d'entre vous à respecter le temps de parole imparti.

#### DESSERTES DE LA GARE DE VALENCE

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Bouchet, auteur de la question n° 528, adressée à Mme la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.

**M. Gilbert Bouchet.** Madame la secrétaire d'État, ma question concerne les modifications de la desserte ferroviaire de la gare de Valence-TGV dans la Drôme.

À la fin de l'année dernière, la SNCF a annoncé, sans aucune information préalable, la nouvelle grille horaire du trafic des trains, notamment la réduction du nombre de TGV le matin en direction de Lyon.

Cette modification est d'autant plus incompréhensible pour les élus que la SNCF avait sollicité financièrement la communauté d'agglomération et la région pour des projets d'aménagement de cette gare, et que ces derniers s'inscrivaient en théorie dans une logique de progression constante de la fréquentation de la gare de Valence-TGV, dont la situation bénéficie à un large territoire d'usagers potentiels.

Face à cette situation, de nombreux élus ont écrit à la SNCF et à Mme la ministre des transports pour faire part de leurs inquiétudes pour notre région.

Depuis, on a bien voulu nous indiquer les raisons de ces évolutions, qui s'expliquent notamment en raison des importants travaux engagés en gare de Lyon-Part-Dieu.

Les élus que nous sommes aurions grandement apprécié d'en être informés en amont, car la réduction du nombre d'allers-retours entre Lyon et Valence-TGV impacte directement notre territoire, d'autant que cela intervient à la suite d'autres suppressions survenues les années précédentes.

Concrètement, au lieu des trois TGV arrivant à Lyon-Part-Dieu avant neuf heures le matin, il n'y a plus désormais maintenant qu'une seule arrivée, à huit heures vingt.

Avec cet horaire, de nombreux voyageurs ne pourront plus prendre le train pour se rendre à leur travail, et les autres trouveront difficilement de la place pour voyager.

Dans la tranche horaire du soir, s'il y a toujours le même nombre de trains, c'est avec des modifications d'horaires et de gares, puisque le départ s'effectue désormais depuis la gare de Lyon-Perrache.

Nous craignons l'impact néfaste de cette suppression des arrêts en gare de Valence-TGV sur le tissu économique de notre région, avec, à terme, un risque de réduction de son attractivité.

Je tiens à rappeler en effet que de nombreuses entreprises situées sur le parc d'activités Rovaltain ont assis leurs activités et leur développement sur la proximité de liaisons ferroviaires rapides avec des horaires attractifs. Or la suppression de certains trains ne permet plus de faire l'aller-retour dans la journée à partir de la gare de Valence-TGV.

Je dois ajouter que les usagers ne trouveront pas de service de substitution avec le TER, dont le temps de trajet est sans commune mesure avec celui du TGV, et qui part de la gare de Valence-Ville.

L'inquiétude est réelle, certains craignant même que ces nouveaux horaires ne deviennent définitifs.

Madame la secrétaire d'État, pouvez-vous nous assurer que, face à ces enjeux pour la Drôme, vous veillerez, à l'issue des travaux engagés à la gare de Lyon-Part-Dieu, au rétablissement par SNCF Mobilités des TGV du matin en direction de Lyon depuis Valence-TGV, et du soir en provenance de Lyon-Part-Dieu ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le sénateur Bouchet, vous avez bien voulu interroger Élisabeth Borne sur la desserte de la gare de Valence. Ne pouvant être présente, elle m'a chargée de vous répondre.

Comme vous le savez, à compter de 2019 et au moins jusqu'en 2023, le pôle d'échanges multimodal de Lyon-Part-Dieu va connaître des travaux importants. Ce projet d'ampleur va se traduire par la fermeture temporaire de deux voies sur onze, limitant d'autant la capacité d'accueil de cette gare.

Cette contrainte technique a conduit SNCF Mobilités à travailler à une adaptation de l'offre grande vitesse entre Paris et les régions de l'Est et du Sud-Est, en détournant ou supprimant notamment certains TGV Marseille-Lyon et Languedoc-Paris desservant la gare de Valence-TGV. Au total, le nombre de liaisons quotidiennes entre Valence et Lyon passe ainsi de 15 en 2018 à 12 en 2019. L'évolution est en revanche stable dans le sens inverse, avec le maintien de 15 liaisons quotidiennes en 2019. Valence bénéficie par ailleurs, comme en 2018, de 13 allers-retours quotidiens avec Paris, dont 3 au départ de la gare de Valence-Ville.

Dans le sens Valence-Lyon, les évolutions concernent principalement la période de pointe du matin, puisque, parmi les trois TGV arrivant à Lyon-Part-Dieu avant neuf heures en 2018, un seul est conservé en 2019. La contrainte des travaux est telle sur cette tranche horaire qu'il n'est pas possible d'ajouter de TGV supplémentaire sans créer de conflits de circulation.

Dans le sens Lyon-Valence, SNCF Mobilités a en revanche décalé un TGV en période de pointe du matin, ce qui permet d'offrir désormais trois possibilités d'arriver avant neuf heures, contre deux en 2018.

En fonction de l'avancée des travaux, SNCF Mobilités sera attentive aux possibilités de rétablissement des TGV du matin en direction de Lyon.

À l'issue des travaux de la gare de Lyon-Part-Dieu, SNCF Mobilités s'engage enfin à réétudier le plan des dessertes grandes vitesses entre les territoires de l'Est et du Sud-Est.

En parallèle, SNCF Mobilités finalise le renouvellement de son parc TGV, avec le déploiement de nouvelles rames à deux niveaux ou duplex, non seulement plus confortables et plus fiables, mais surtout en mesure d'accueillir plus de voyageurs.

Conscientes des enjeux liés aux dessertes TGV, Élisabeth Borne et moi-même serons particulièrement vigilantes, durant cette période de travaux, à ce que le niveau de service ferroviaire sur votre territoire soit en mesure de répondre aux besoins de mobilité.

#### AGRÈMENTS DES AUTO-ÉCOLES

**M. le président.** La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, auteur de la question n° 627, adressée à Mme la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.

**Mme Dominique Estrosi Sassone.** Madame la secrétaire d'État, ma question porte sur les agréments délivrés aux auto-écoles pour exercer l'apprentissage de la conduite.

Actuellement, auto-écoles classiques et plateformes en ligne se voient délivrer des agréments par les préfets de département, comme le dispose l'article L. 213-1 du code de la route.

Or, de nombreuses décisions de justice issues de la jurisprudence de la cour d'appel de Paris et du tribunal administratif de Lyon créent une grande confusion auprès des professionnels sur la portée nationale ou départementale de cet agrément.

Selon la partie réglementaire du code de la route, la portée nationale de l'agrément est reconnue puisque « les autorisations mentionnées [...] sont valables sur l'ensemble du territoire national ».

Pourtant, la mesure ne semble pas si claire, le rapport d'information de l'Assemblée nationale publié le 29 novembre 2018 et consacré au suivi de la loi Macron recommandant d'inscrire dans le code de la route le caractère national de l'agrément afin de « mettre un terme aux recours contentieux qui se multiplient ».

Dans un autre rapport remis au Premier ministre le 12 février dernier, une députée La République En Marche propose la même mesure, ce qui n'a pas manqué de provoquer la mobilisation des auto-écoles classiques dans nombre de nos territoires.

En effet, ces professionnels constatent que certaines plateformes en ligne, qui ne disposent pourtant que d'un seul agrément, emploient des moniteurs dans plusieurs départements, voire dans toute la France, de façon bien moins transparente que les auto-écoles locales.

Madame la secrétaire d'État, partagez-vous la recommandation suggérant de donner un caractère national à l'agrément? Seriez-vous favorable à faire clarifier le périmètre géographique de l'agrément préfectoral et sa durée en fonction de la nature du demandeur, entre une auto-école traditionnelle ou bien une plateforme en ligne, ce qui permettrait de réduire le contentieux judiciaire entre ces établissements plutôt que d'imposer à l'un ou à l'autre une décision non concertée?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la sénatrice Estrosi Sassone, le code de la route prévoit à son article L. 213-1 que l'activité d'enseignement à titre onéreux de la conduite de véhicules terrestres à moteur et de la sécurité routière est soumise à agrément de l'autorité administrative.

L'article réglementaire correspondant précise que ces agréments « sont délivrés pour une durée de cinq ans par le préfet du lieu d'implantation de l'établissement ».

C'est à juste titre, madame la sénatrice, que vous attirez l'attention du Gouvernement sur le caractère réglementé de l'activité d'enseignement de la conduite. L'agrément est en effet ce qui fonde la capacité de l'administration à diligenter des contrôles, tant pédagogiques qu'administratifs.

Vous évoquez les contentieux en cours et l'incertitude des professionnels de l'enseignement de la conduite sur la portée de cet agrément. La Cour de cassation, juridiction suprême de l'ordre judiciaire, sera amenée dans les prochaines semaines à dire le droit sur ce point.

Le Gouvernement n'envisage pas de définir une réglementation différenciée selon le modèle économique des différents établissements de conduite. Il mettra en œuvre la décision de la Cour de cassation, qui aura matière à faire jurisprudence.

En tout état de cause, et dès aujourd'hui, le titulaire de l'agrément est responsable de la dimension pédagogique et administrative au sein de son établissement, et ce quelle que soit la nature du lien avec les enseignants et le département d'exercice.

La préoccupation du Gouvernement est donc de déployer un cadre de contrôles effectifs, contrepartie de l'agrément, pour l'ensemble des acteurs de l'enseignement de la conduite. Les préfets, qui sont responsables de ces contrôles, doivent ainsi exercer les responsabilités de police administrative qui leur appartiennent.

Dans le cadre des décisions relatives à la mise en œuvre des préconisations du rapport de Mme la députée Françoise Dumas, le Gouvernement procédera aux précisions et évolutions de textes qui seront rendues nécessaires par la jurisprudence qu'énoncera la Cour de cassation, ainsi que les évolutions du régime de contrôle et de sanctions qui vont de pair.

**M. le président.** La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Dominique Estrosi Sassone.** J'entends, madame la secrétaire d'État, qu'il nous faut attendre la jurisprudence de la Cour de cassation, mais il est très important que l'agrément reste de portée départementale, les préfetures étant les mieux à même, de par leurs pouvoirs de police, de contrôler le respect des obligations légales. J'insiste sur ce point. Il en va aussi de la survie des auto-écoles physiquement présentes sur nos territoires et des emplois qui leur sont associés.

#### SUPPRESSION D'UN ALLER-RETOUR PARIS-LAUSANNE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-François Longeot, auteur de la question n° 634, adressée à Mme la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.

**M. Jean-François Longeot.** Madame la secrétaire d'État, la société TGV Lyria a annoncé la suppression d'un aller-retour Paris-Lausanne *via* Dijon, Dole, Frasne et Vallorbe à compter de décembre 2019. C'est une grande surprise pour les collectivités concernées, mais également pour les associations d'usagers. Une motion a d'ailleurs été adoptée hier par le conseil départemental du Doubs réuni en session ordinaire.

Cette ligne TGV Lyria Lausanne-Paris est très importante pour le Haut-Doubs, puisqu'elle favorise les échanges quotidiens entre la Suisse et la France. La suppression de cette desserte serait un signal négatif pour l'attractivité de notre territoire, et la fixation d'horaires inadaptés aux besoins des usagers comporterait un risque majeur de fragilisation des dessertes maintenues.

L'ensemble du massif transfrontalier serait alors fortement fragilisé par cette dégradation du transport ferroviaire, qui amorce le contournement de la Bourgogne-Franche-Comté, ce qui est totalement inacceptable.

Aussi, je vous demande s'il est bien dans les intentions du Gouvernement de faire preuve de fermeté afin d'assurer une desserte ferroviaire équilibrée de ce territoire et de respecter les engagements pris dans le cadre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le sénateur Longeot, vous avez bien voulu interroger Mme Borne au sujet du niveau de service sur la liaison TGV Lyria Paris-Lausanne passant par le Jura.

À compter de 2020 et au moins jusqu'en 2026, la gare de Lausanne va connaître d'importants travaux. Ce projet d'ampleur va se traduire par la fermeture temporaire durant toute la période de deux voies sur huit, et interdira en outre d'accueillir des TGV en unités multiples, ce qui limitera ainsi considérablement la capacité d'accueil de la gare.

Ces contraintes techniques amènent l'opérateur Lyria à reporter ou à supprimer certains TGV assurant la liaison Paris-Lausanne en passant par le Jura, qui comptera trois allers-retours quotidiens avec Paris en 2020, contre quatre actuellement. Les gares de Dijon, Dole et Frasne perdront en conséquence un aller-retour quotidien. Le niveau de service restera en revanche stable pour les gares de Mouchard et de Pontarlier, avec respectivement un et trois allers-retours quotidiens.

Compte tenu de l'ampleur des évolutions envisagées, Lyria a rencontré les élus locaux pour leur présenter les modifications de dessertes et étudier avec eux les meilleures solutions pour ne pas pénaliser les usagers.

Lyria a notamment prévu de remplacer l'ensemble des rames actuellement en service sur cette liaison par de nouvelles rames à deux niveaux, plus confortables, mais surtout en mesure d'accueillir plus de voyageurs. Cela veut dire que la suppression d'un aller-retour sur quatre n'empêchera pas une légère augmentation du nombre de places offertes.

Élisabeth Borne et moi-même avons bien conscience que la capacité n'est pas tout et que la fréquence est également importante. Nous réaffirmons par conséquent la nécessité que les évolutions en matière de desserte TGV s'opèrent

en concertation avec les territoires, afin de définir les mesures permettant de maintenir une desserte ferroviaire de qualité dans les gares du Jura, tout en tenant compte des contraintes liées aux travaux en gare de Lausanne.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-François Longeot, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**M. Jean-François Longeot.** J'ai bien entendu votre réponse, madame la secrétaire d'État, mais les arguments que vous avancez ne me semblent pas sérieux. Les travaux en gare de Lausanne ne justifient pas la suppression d'un aller-retour entre Lausanne et Paris.

Les TGV à deux étages vont, certes, permettre d'accueillir plus de voyageurs, mais ils circuleront à des heures qui ne conviennent pas ! La suppression de certains horaires est au demeurant une curieuse façon d'assurer un meilleur service.

Votre réponse ne me satisfait donc pas. La concertation doit se poursuivre.

#### DESSERTES EN TRAINS À GRANDE VITESSE DU BASSIN MINIER

**M. le président.** La parole est à Mme Sabine Van Heghe, auteure de la question n° 640, adressée à Mme la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.

**Mme Sabine Van Heghe.** Madame la secrétaire d'État, comme mes collègues de la Drôme et du Doubs à l'instant, je souhaite vous interroger sur les perspectives annoncées de fortes diminutions des dessertes TGV du bassin minier du Pas-de-Calais.

Les responsables de la SNCF rencontrent les maires concernés pour les informer des possibilités de changements à compter de décembre 2019. Or ces changements se traduiront par de fortes diminutions des dessertes de Lens, Béthune ou encore Boulogne-sur-Mer. Seul le pôle d'Arras serait préservé.

La mobilisation des élus, des usagers et des syndicats qui a suivi ces annonces a amené la SNCF à revoir sa copie.

Cependant, l'annonce du remplacement des TGV par des « TERGV » est assortie d'une nouvelle grille horaire ne correspondant pas au rythme de travail des salariés de notre département, qui se déplacent quotidiennement vers Paris.

S'y ajoutent des ruptures de charge dues aux changements de train. Or celles-ci entravent ce temps de trajet, que beaucoup utilisent pour travailler et ainsi préserver leur vie de famille en rentrant chez eux.

Si ces orientations se trouvent confirmées, c'est un coup très rude porté à notre région, en particulier au bassin minier, aujourd'hui inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco. L'État, au cours du mandat précédent, s'est engagé à hauteur de centaines de millions d'euros sur dix ans pour la rénovation de maisons de mineurs.

Les terrils jumeaux de Loos-en-Gohelle sont une magnifique illustration d'une reconversion économique et écologique réussie, qui attire des milliers de touristes.

Le bassin minier, c'est aussi une dynamique culturelle indéniable, avec le Louvre-Lens, qui accueille 500 000 visiteurs par an, mais aussi un lieu de mémoire avec, à Notre-Dame-de-Lorette, le plus grand cimetière



militaire français – il attire plus de 400 000 visiteurs par an venus du monde entier et a reçu, à quelques mois d'intervalle, la visite de deux présidents de la République.

Madame la secrétaire d'État, quelle est la position du Gouvernement sur ces perspectives de réduction des dessertes TGV affectant notre bassin minier ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la sénatrice Van Heghe, vous avez bien voulu interroger Mme Borne au sujet des évolutions de dessertes TGV en région Hauts-de-France au service annuel 2020.

Comme la ministre a eu l'occasion de l'indiquer à plusieurs reprises, elle comprend les inquiétudes concernant les restructurations des dessertes TGV dans les Hauts-de-France et considère que le dialogue entre la SNCF et les territoires est indispensable avant toute décision de ce type.

Au vu des réactions faisant suite à la réunion qui s'est tenue le 28 février dernier, durant laquelle la SNCF a présenté son projet aux élus à la mairie de Douai, il semble évident que ce projet n'empêche pas, en l'état, l'adhésion des territoires concernés.

La ministre a réitéré un message clair : le Gouvernement s'est engagé, dans le cadre de la réforme ferroviaire, à maintenir une desserte équilibrée du territoire par les TGV, notamment pour l'ensemble des villes moyennes aujourd'hui desservies. Une réorganisation des dessertes ne peut se faire que dans le cadre d'une concertation avec les territoires et d'un soutien politique local affirmé.

En l'état, la ministre considère donc que ce projet ne saurait se poursuivre si la région et les collectivités concernées devaient s'y opposer.

La SNCF a annoncé le 1<sup>er</sup> mars qu'elle renonçait à ce projet en l'état et qu'elle allait faire de nouvelles propositions dans les semaines à venir.

Au-delà du cas des dessertes évoquées, je tiens à réaffirmer que le Gouvernement est très attaché à la qualité du dialogue entre SNCF Mobilités et les territoires. La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire crée ainsi, à partir du service annuel 2021, des procédures de consultation et d'information obligatoires des territoires avant toute évolution de desserte TGV.

**M. le président.** La parole est à Mme Sabine Van Heghe, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Sabine Van Heghe.** Je vous remercie de votre réponse, madame la secrétaire d'État, et je ne demande qu'à vous croire, au nom des usagers, des acteurs économiques et des élus de mon département.

À l'heure du défi écologique et de l'incitation à utiliser les transports en commun plutôt que la voiture, au moment où la France connaît des mouvements de contestation sociale et que les citoyens ont l'impression que les territoires périphériques sont abandonnés, il serait inacceptable que la SNCF contribue, par ses décisions, à enrayer le dynamisme économique, culturel et touristique du bassin minier, qu'une volonté et des efforts communs ont réussi à impulser.

#### CONSÉQUENCES DU FORFAIT POST-STATIONNEMENT SUR LES OPÉRATEURS DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Piednoir, auteur de la question n° 568, adressée à Mme la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.

**M. Stéphane Piednoir.** Madame la secrétaire d'État, j'aimerais attirer votre attention sur la mise en œuvre du forfait post-stationnement et des conséquences qui en découlent pour les opérateurs de mobilité partagée.

Depuis l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 2018, de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi Maptam, les entreprises de location de véhicules ne peuvent plus désigner le locataire responsable d'une infraction au stationnement afin de procéder au règlement du forfait post-stationnement. Cette disposition implique que ces entreprises doivent d'abord acquitter le règlement du forfait post-stationnement, avant de se retourner contre le locataire pour recouvrer la somme.

Une telle situation est préjudiciable aux opérateurs de mobilité et remet également en question la pérennité de leur modèle économique. En effet, les sociétés n'ont aucune garantie qu'à terme les clients prendront réellement en charge le règlement des sommes forfaitaires.

Certes, le Gouvernement a fait un certain nombre de propositions pour remédier à cette problématique : utilisation de la télétransmission des avis de paiement par les entreprises pour répercuter le plus rapidement possible aux clients l'avis des sommes à régler ; adaptation des conditions générales de vente par l'introduction de clauses spécifiques encadrant le paiement des forfaits post-stationnement.

Mais ces mesures ne sont pas satisfaisantes au regard des démarches administratives, longues et lourdes, qui, de toute manière, laisseront les entreprises dans l'obligation de faire une avance de trésorerie, celles-ci étant juridiquement redevables puisqu'elles sont titulaires du certificat d'immatriculation.

Madame la ministre, je souhaiterais donc connaître les intentions du Gouvernement pour corriger cette mesure préjudiciable aux droits et intérêts des opérateurs de mobilité.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le sénateur Piednoir, vous avez bien voulu interroger Mme Borne sur les conséquences, notamment financières, du forfait post-stationnement sur les opérateurs de la mobilité partagée.

La réforme du stationnement que vous mentionnez a pour objectif de donner davantage de compétences aux collectivités locales dans leur politique de stationnement et de mobilité. Pour cela, une redevance d'occupation domaniale fixée par les collectivités est venue remplacer le système pénal national.

Aujourd'hui, les collectivités peuvent décider de soumettre à redevance tout ou partie du stationnement sur leur voirie et peuvent fixer le montant du forfait post-stationnement, dit FPS, dû en cas de non-paiement immédiat ou de paiement partiel de la redevance.

La réforme est construite autour d'un redevable légal unique, le titulaire du certificat d'immatriculation, ce qui est aujourd'hui le droit commun pour toute notification



différée d'infraction relative à la sécurité routière. La question du paiement du forfait post-stationnement par le locataire de courte durée d'un véhicule relève donc de la relation contractuelle entre le propriétaire du véhicule et le locataire.

Les entreprises de location de véhicules peuvent adapter les conditions générales des contrats de location pour s'assurer de la récupération du forfait post-stationnement auprès du locataire.

Face à cette situation, des dispositions réglementaires ont été introduites pour accélérer la mise en œuvre de la récupération du FPS par les loueurs auprès des locataires, comme – vous l'avez mentionné – la télétransmission des avis de paiement entre l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions et les loueurs.

Cette réforme, qui a fortement affecté les pratiques des acteurs – collectivités, professionnels, usagers –, nécessite encore un travail d'accompagnement et de pédagogie. Les services du ministère des transports devraient prochainement réunir les professionnels de la location pour les accompagner dans la rédaction de clauses types à insérer dans les contrats et, plus globalement, dans la mise en œuvre de cette réforme.

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Piednoir, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**M. Stéphane Piednoir.** Je vous remercie de votre réponse, madame la secrétaire d'État. J'entends la volonté du Gouvernement de réunir très prochainement les opérateurs de ce secteur pour les accompagner dans l'insertion de clauses spécifiques dans les contrats de location.

Nous sommes à quelques heures de l'ouverture, au Sénat, du débat sur le projet de loi d'orientation des mobilités et vous n'ignorez pas que la pratique de la location de courte durée devrait s'étendre dans les années à venir. Il convient donc de prendre toutes les dispositions de manière à la faciliter.

#### SUPPRESSION D'ARRÊTS DE TRAINS EN SEINE-MARITIME

**M. le président.** La parole est à M. Didier Marie, auteur de la question n° 690, adressée à Mme la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports.

**M. Didier Marie.** Madame la secrétaire d'État, à quelques heures de l'ouverture du débat sur le projet de loi d'orientation des mobilités, censé apporter des solutions aux Français qui ont le sentiment de vivre dans une France à deux vitesses et qui éprouvent des difficultés quotidiennes de transport, je souhaite attirer votre attention sur l'avenir de la desserte ferroviaire en Seine-Maritime.

Dans mon département, après les réductions de services en gare, après les fermetures de guichets et la diminution du temps de présence des agents, après les réductions de dessertes et la mise en œuvre d'horaires espacés, après la fermeture de petites gares, la dernière en date ayant été Virville à la fin de 2018, une annonce supplémentaire inquiète les usagers et les élus : la suppression actée, d'ici à la fin de l'année 2019, de nouveaux arrêts de trains, notamment dans les gares de Saint-Martin-du-Vivier, Foucart et Bolbec.

Ces décisions sont difficilement compréhensibles pour de nombreuses raisons.

D'une part, elles ne sont pas motivées par un manque de fréquentation. À Saint-Martin-du-Vivier, par exemple, le trafic de la gare, par laquelle passe la ligne entre Rouen et Serqueux, est en augmentation constante. Du côté de Foucart-Alvimare et de Bolbec-Nointot, les gares les plus proches d'Yvetot et Bréauté-Beuzeville sont surchargées, au point que leurs parkings sont saturés.

D'autre part, la suppression de ces arrêts, qui crée dans le cas de Foucart et de Bolbec un couloir de trente kilomètres sans aucune desserte, correspond à un isolement important des usagers concernés et, par voie de conséquence, de ces territoires.

Le train constitue aujourd'hui un moyen de transport indispensable, en particulier dans ces zones rurales. Il s'agit en outre d'un moyen de se déplacer qui répond aux problématiques environnementales, lesquelles se trouvent plus que jamais au centre de notre actualité, comme l'attestent les mobilisations sociales.

Ces questions devraient être au premier rang de nos préoccupations. La majorité des usagers concernés par ces suppressions a recours au train pour se rendre sur son lieu de travail ou d'étude. Les contraindre à utiliser leurs voitures apparaît comme particulièrement déraisonnable d'un point de vue environnemental et social et ne ferait qu'augmenter le risque d'embolisation des agglomérations de Rouen et du Havre.

Madame la secrétaire d'État, à la suite de ces annonces et au vu des nombreuses conséquences néfastes que ces décisions de suppressions d'arrêts risquent d'entraîner, quelles mesures le Gouvernement entend-il prendre pour empêcher la fermeture de ces gares et garantir un service public ferroviaire de qualité ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le sénateur, vous avez interrogé Mme Élisabeth Borne sur les dessertes TER dans le département de la Seine-Maritime.

Il convient tout d'abord de rappeler que ces services TER sont exploités par SNCF Mobilités dans le cadre d'une convention avec la région Normandie. En tant qu'autorité organisatrice, la région est donc la seule compétente pour définir l'offre ferroviaire TER en fonction de l'analyse qu'elle fait des besoins de mobilité des usagers. L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans ces choix.

Dans ce cadre, SNCF Mobilités travaille avec les services de la région Normandie sur la définition d'une nouvelle offre régionale de transports visant à l'amélioration de l'attractivité globale des lignes TER et au développement de leur fréquentation. Les travaux doivent aussi prendre en compte l'intégration, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, des quatre lignes de trains d'équilibre du territoire entre la Normandie et Paris, dont Paris-Rouen-Le Havre.

Afin d'optimiser l'offre, une étude complète des mobilités en Normandie a préalablement été menée pour analyser les déplacements, tous modes confondus.

S'agissant en particulier des services TER proposés en Seine-Maritime, les haltes de Bolbec et de Foucart sur la ligne Rouen-Le Havre, ainsi que celle de Saint-Martin-du-Vivier sur la ligne Rouen-Amiens, sont susceptibles de ne

plus être desservies au second semestre 2019. Ces évolutions visent à améliorer la robustesse des services ferroviaires et à proposer au plus grand nombre des temps de parcours plus attractifs.

Ces projets font l'objet d'échanges avec les communes concernées pour construire avec la région les solutions alternatives les plus adaptées aux besoins de mobilité des usagers.

Je le répète, la région est la seule compétente pour définir l'offre ferroviaire TER sur son territoire et je fais confiance aux élus du conseil régional pour prendre les décisions qui préservent au mieux les intérêts des habitants de la région, en pleine concertation avec les parties prenantes.

**Mme Nathalie Goulet.** Il faut aussi penser à la ligne Paris-Granville!

#### ÉVALUATION MÉDICALE DE L'APTITUDE À LA CONDUITE

**M. le président.** La parole est à M. Yves Détraigne, auteur de la question n° 670, transmise à M. le ministre de l'intérieur.

**M. Yves Détraigne.** Madame la secrétaire d'État, je souhaite appeler votre attention sur l'instauration d'une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite, notamment à destination des seniors.

La France est l'un des seuls pays à délivrer le permis de conduire à vie, là où dans la plupart des pays européens il n'est valable que dix ans. À l'exception des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire à durée de validité limitée – la liste de ces affections est fixée dans un arrêté du 31 août 2010 –, il n'existe pas, pour les conducteurs non professionnels, de dispositif permettant de contrôler leur aptitude à conduire dans la durée.

Le sujet n'est pas nouveau et le débat revient régulièrement sur le devant de la scène, dès qu'un accident impliquant un senior survient.

Ainsi, en octobre dernier, à Paris, un conducteur de 92 ans a percuté des piétons, il a encastré sa voiture dans un magasin de fleurs et une jeune femme, âgée de 27 ans, a dû être amputée d'une jambe. Son père a mis en ligne une pétition afin que le dossier de l'aptitude à la conduite soit ouvert et que la France rejoigne d'autres pays européens sur l'obligation d'une visite médicale dans certains cas à risques, notamment le grand âge ou la prise de médicaments. Cette pétition a déjà recueilli plus de 97 000 signatures.

Peut-on encore laisser une personne âgée de 80 ans, qui a passé son permis plus de cinquante ans auparavant, conduire sans un examen de ses capacités physiques liées à son âge ou à un traitement médical ou encore de ses connaissances du code de la route, qui a évidemment évolué depuis le passage de son permis?

Il s'agit non pas de stigmatiser une catégorie de la population, mais bien d'instaurer un contrôle, bienveillant, pour garantir la sécurité de ces personnes et celle des autres conducteurs et des piétons.

Ce sujet complexe, qui touche à l'impératif de sécurité routière, mais aussi aux conditions de vie quotidienne des personnes âgées, mérite d'être examiné dans le contexte actuel de vieillissement de la population.

En conséquence, je vous demande de m'informer de l'état des réflexions du Gouvernement sur l'opportunité d'un contrôle de l'aptitude à la conduite des seniors.

**Mme Nathalie Goulet.** Très bien!

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le sénateur Détraigne, en France, c'est l'aptitude médicale à conduire, et non l'âge, qui est susceptible de conditionner la durée de validité du droit à conduire.

Ainsi, les articles R. 226-1 et R. 221-10 du code de la route prévoient un contrôle médical périodique pour les personnes atteintes d'une affection médicale incompatible avec la conduite, ce qui peut fonder la délivrance d'un permis de conduire d'une durée de validité limitée.

Ces affections médicales, recensées dans un arrêté du 21 décembre 2005, doivent être déclarées, y compris lorsqu'elles sont survenues postérieurement à l'obtention ou au renouvellement du permis de conduire. Dans le cas contraire, en cas d'accident, le conducteur peut voir sa responsabilité personnelle engagée.

Ces dispositions sont complétées par l'article R. 221-14 du code de la route, qui permet aux proches, lorsqu'ils estiment que l'état de santé d'un conducteur est incompatible avec le maintien du permis de conduire, de faire un signalement au préfet qui pourra imposer un contrôle médical au titulaire du permis de conduire.

Je souhaite également rappeler que les personnes âgées ne constituent pas la catégorie d'usagers la plus impliquée dans les accidents de la route. Force est de constater qu'elles en sont plutôt les victimes. En outre, se déplacer le plus longtemps possible est un enjeu fort d'autonomie, notamment pour les personnes âgées qui habitent en milieu rural.

Telles sont les raisons pour lesquelles la politique du Gouvernement en ce domaine consiste à favoriser un usage de la route répondant aux besoins de mobilité de ces populations, tout en veillant à leur sécurité et à celles des autres usagers.

En liaison avec les collectivités locales, les assureurs et les associations de prévention routière, l'État soutient des stages destinés spécifiquement aux conducteurs seniors pour qu'ils actualisent leurs connaissances théoriques et pratiques et prennent conscience de leurs limites.

Une large sensibilisation en direction des professionnels de santé et des seniors est également régulièrement menée sur la notion d'aptitude médicale à la conduite.

Pour l'ensemble de ces raisons, le Gouvernement n'a pas pour projet d'instaurer un contrôle médical spécifique pour les conducteurs seniors.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Détraigne, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**M. Yves Détraigne.** Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse. Vous venez de dire, après avoir lu vos notes, que certaines affections médicales doivent être déclarées; mais qui le sait? Je me penche sur ces questions depuis un certain temps déjà et je ne connais pas grand monde qui est au courant de cette nécessité de déclaration. En tout cas, nous voyons bien que certaines personnes conduisent, alors qu'elles constituent de véritables dangers publics!

**Mme Nathalie Goulet.** C'est vrai !

AVENIR DE LA CENTRALE ÉMILE-HUCHET DE SAINT-AVOLD

**M. le président.** La parole est à M. François Grosdidier, auteur de la question n° 550, adressée à M. le ministre de l'économie et des finances.

**M. François Grosdidier.** Madame la secrétaire d'État, nous nous sommes fixé un objectif national de fermeture des centrales à charbon, car ce sont celles qui dégagent le plus de gaz à effet de serre. Hélas ! le monde ne nous suit pas, pas même l'Europe et moins encore notre voisin allemand.

À dix kilomètres de la frontière, la centrale Émile-Huchet de Saint-Avold doit cesser son activité charbon d'ici à 2022, selon l'engagement du Président de la République.

Il reste quatre centrales à charbon en France : deux dépendent d'EDF, deux d'Uniper. Celle de Saint-Avold, historiquement liée aux houillères, a été reprise par Uniper France, qui y a investi 1,2 milliard d'euros et qui est prêt à ajouter 600 millions pour reconvertir la tranche 6 que vous voulez fermer. Il s'agit non pas de maintenir le charbon, mais de convertir au gaz, en réduisant drastiquement les émissions de CO<sub>2</sub>, d'oxyde d'azote et de soufre.

Or le Gouvernement bloque ce projet. Sur le plan social, c'est une catastrophe ; sur le plan économique, une faute ; sur le plan écologique, un contresens, une absurdité.

Le reclassement des salariés sera impossible au sein d'Uniper, alors même que la centrale se situe dans l'ancien bassin houiller lorrain, déjà sinistré et où, en quarante ans, nous avons déjà exploité la moindre potentialité de reconversion. Tout le contraire des sites d'EDF, puisque le groupe peut assurer sans difficulté le reclassement des salariés concernés.

Pour lutter contre le dérèglement climatique, nous devons tirer la base de la production électrique du nucléaire et du renouvelable. Nous sommes d'accord sur ce point, mais, en l'absence de solution pour stocker l'électricité, il faudra toujours du thermique, qui démarre au quart de tour, pour produire la pointe et répondre aux pics de consommation.

Soit on produit encore du thermique à partir du gaz à Émile-Huchet, soit on achètera en Allemagne de l'électricité produite à partir de charbon et, même, de lignite, ce qui correspondrait à une pollution maximale !

La conversion au gaz d'Émile-Huchet est donc la meilleure solution pour la sécurité de notre approvisionnement, pour l'emploi en France et en Moselle, pour notre balance commerciale, mais surtout pour l'environnement.

Le Gouvernement envisage-t-il de revoir sa position de façon plus pragmatique ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le sénateur Grosdidier, l'urgence climatique nécessite aujourd'hui de réduire très fortement nos émissions de gaz à effet de serre, et donc d'arrêter au plus vite la production d'électricité à partir de charbon, fortement émettrice de CO<sub>2</sub>.

C'est pourquoi le Président de la République a confirmé en novembre 2018, dans sa présentation de la stratégie française pour l'énergie et le climat, que les dernières centrales électri-

ques à charbon de métropole seront mises à l'arrêt ou reconverties vers des solutions moins carbonées d'ici à 2022. Depuis, l'Allemagne a d'ailleurs pris le même engagement de sortir des centrales à charbon.

Afin d'atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, aucune autre centrale électrique fonctionnant à partir de combustible fossile, donc en particulier à partir de gaz naturel, ne saurait être autorisée, étant donné la grande durée de vie de ce type d'actif et la quantité considérable d'émissions de CO<sub>2</sub> que cela représente.

Les analyses réalisées par le gestionnaire du réseau de transport d'électricité – RTE – démontrent que la sécurité d'approvisionnement du territoire peut être assurée. À la maille du Grand Est, la région devrait rester, dans les années à venir, fortement productrice et globalement exportatrice d'électricité, y compris après la fermeture de la dernière tranche au charbon de Saint-Avold et des réacteurs nucléaires de Fessenheim.

Compte tenu des impacts économiques et sociaux de cette décision, le Gouvernement est particulièrement attentif à l'accompagnement des territoires et des salariés durant cette phase de transition – François de Rugy et moi-même avons d'ailleurs eu l'occasion de le dire sur le site même de Saint-Avold il y a quelques mois.

Un délégué interministériel à l'avenir des territoires concernés a été désigné en février 2019. En liaison avec les collectivités locales et les acteurs économiques, il pilote l'élaboration de projets de territoire, qui permettront l'émergence d'activités appelées à se substituer à celle des centrales thermiques.

Le projet de territoire de la Moselle a été engagé le 4 février dernier à l'occasion d'une réunion tenue sous la présidence du préfet de département, en présence des élus, de l'employeur et des employés de la centrale, ainsi que de représentants du monde économique. Des groupes de travail réunissant les différentes parties prenantes ont été constitués pour une finalisation du projet de territoire dans les six mois.

Concernant les salariés de l'entreprise, comme pour ceux des autres centrales au charbon, des mesures d'évolution et de reclassement sont étudiées avec les entreprises Uniper et EDF, en liaison avec la branche professionnelle, afin de faire émerger des propositions qui pourront répondre aux situations professionnelles très diversifiées de ces salariés.

Enfin, l'exploitant Uniper ne porte pas de projet de nouvelle centrale à gaz. En revanche, l'entreprise a lancé en novembre dernier un appel à initiatives pour la reconversion industrielle de ses deux sites, pour lequel elle a reçu de nombreuses contributions.

Les services du ministère examinent avec le plus grand soin les projets reçus par Uniper et pourront, le cas échéant, les soutenir.

**M. le président.** La parole est à M. François Grosdidier, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**M. François Grosdidier.** Je regrette cette réponse de langue de bois, qui confirme une décision absurde : lors des pics de consommation, la France achètera à l'Allemagne de l'électricité produite à partir de charbon ou de lignite ! Dire que c'est de l'aveuglement idéologique serait reconnaître à ce gouvernement une conviction écologique. En fait, cette décision de principe n'est qu'un affichage politique ! C'est l'arbre qui



cache la forêt de vos renoncements en matière environnementale... Et ce sont les Lorrains et l'environnement qui en feront les frais !

CESSATION ANTICIPÉE D'ACTIVITÉ DES AGENTS  
DE LA FONCTION PUBLIQUE ET AMIANTE

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Vaugrenard, auteur de la question n° 458, adressée à M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics.

**M. Yannick Vaugrenard.** Madame la secrétaire d'État, ma question concerne les maladies professionnelles provoquées par l'amiante et les conséquences financières pour les collectivités locales.

Un agent public ayant bénéficié de la reconnaissance de sa maladie professionnelle provoquée par l'amiante peut demander son départ anticipé à la retraite.

Or l'article 4 du décret du 28 mars 2017 prévoit que l'allocation spécifique due au bénéficiaire est alors versée par le dernier employeur public. Ainsi, lorsqu'un agent a été victime d'une maladie professionnelle provoquée par l'amiante et qu'il a poursuivi sa carrière en changeant d'employeurs, c'est son dernier employeur public qui doit assumer la charge financière de l'allocation spécifique, alors qu'il n'a aucun lien avec cette maladie professionnelle.

Bien qu'il existe un fonds de compensation, la procédure qui permet le remboursement des sommes engagées oblige le dernier employeur public à assumer la charge financière liée au versement de cette allocation durant toute la première année. Or cette charge peut peser lourdement sur l'équilibre financier d'une petite commune.

Une action récursoire de la collectivité employeuse à l'encontre de la structure publique responsable n'est pas possible dans ce cas précis. De ce fait, la collectivité doit avancer les sommes pour une année entière, puis, à partir du 1<sup>er</sup> mars de l'année suivante, déclarer au fonds de compensation le versement de cette allocation spécifique. Ce fonds détermine alors le remboursement à effectuer.

Autrement dit, comment faire simple quand on peut faire compliqué ! Il est donc nécessaire, selon moi, de modifier l'article 4 du décret du 28 mars 2017, afin que le versement de l'allocation soit assuré par l'employeur responsable de la maladie contractée par l'agent, et non par un employeur ultérieur.

Madame la secrétaire d'État, je souhaite connaître la position du Gouvernement sur cette modification, qui relève, selon moi, du bon sens.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le sénateur Yannick Vaugrenard, conformément à l'article 4 du décret du 28 mars 2017 relatif à la cessation anticipée d'activité des agents de la fonction publique reconnus atteints d'une maladie professionnelle provoquée par l'amiante, il appartient effectivement, comme vous l'avez mentionné, au dernier employeur public ayant rémunéré un agent avant sa cessation anticipée d'activité de lui verser l'allocation spécifique amiante.

Dans la fonction publique territoriale, le versement de cette allocation est ensuite compensé par l'un des fonds de compensation prévus notamment à l'article 106 de la loi du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la

fonction publique territoriale, en vue d'assurer la répartition des charges résultant du paiement de l'allocation spécifique de cessation anticipée d'activité entre tous les employeurs territoriaux.

Aux termes des décrets d'application de ces dispositifs, le montant de l'allocation spécifique de cessation d'activité versée sur une année fait ensuite l'objet d'une déclaration au fonds de compensation concerné au plus tard le 1<sup>er</sup> mars de l'année suivante, de sorte que le fonds peut ensuite déterminer le remboursement à effectuer.

Ce dispositif permet aux employeurs de ne pas supporter, à terme, la charge résultant du versement de l'allocation spécifique de cessation anticipée d'activité amiante, quel que soit le service ou la collectivité dans lequel la maladie a été contractée.

Au regard de cette procédure de compensation, l'employeur doit bien, dans un premier temps, assumer la charge financière liée au versement et cette charge peut peser sur son équilibre financier, mais la compensation, mise en œuvre dès la deuxième année de versement, permet ensuite d'effacer cette charge pendant toute la durée de la cessation anticipée de l'agent.

Au terme de celle-ci, après l'admission à la retraite de l'agent, l'employeur percevra l'année suivante une recette exceptionnelle.

Ainsi, la charge financière exceptionnelle effectivement supportée pendant la première année de versement est compensée l'année suivant le terme de la cessation anticipée par une recette exceptionnelle, effaçant définitivement toute charge spécifique.

En conséquence, même si le dispositif est complexe, il n'apparaît pas opportun de procéder à une modification de l'article 4 du décret du 28 mars 2017 afin que le versement de l'allocation soit assuré par l'employeur responsable de la maladie contractée par l'agent, d'autant que, au regard du temps de latence des maladies liées à l'amiante, il serait compliqué de revenir vers l'ancien employeur ou vers les anciens employeurs en cas de multiexposition. Au surplus, cet employeur a pu disparaître.

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Vaugrenard, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**M. Yannick Vaugrenard.** Madame la secrétaire d'État, vous avez rappelé ce que j'avais dit précédemment dans mon intervention, mais je pense que vos services ont mal travaillé ou vous ont mal conseillée !

Pourquoi ? Certes, la collectivité locale est effectivement remboursée à terme. Je prends l'exemple d'une ville de Loire-Atlantique de 3 000 habitants, Saint-Malo-de-Guersac, qui doit verser 40 000 euros à une personne, dont la maladie professionnelle liée à l'amiante provient du temps où elle travaillait dans le secteur hospitalier : cette somme de 40 000 euros représente quatre points d'augmentation de la fiscalité locale.

Vous le savez, nous avons trois fonctions publiques : territoriale, hospitalière et d'État. Or les employeurs de la fonction publique hospitalière ont la possibilité d'être remboursés dès le premier trimestre, sans attendre un an. À défaut de trouver un dispositif encore plus simple, il me semblerait logique que la fonction publique territoriale bénéficie du même traitement, ce qui serait déjà un premier pas.



**M. le président.** Madame la secrétaire d'État, je vous remercie d'avoir veillé à respecter votre temps de parole.

PROJET DE FERMETURE DU GROUPEMENT  
HOSPITALIER CARNELLE PORTES DE L'OISE

**M. le président.** La parole est à M. Arnaud Bazin, auteur de la question n° 548, adressée à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

**M. Arnaud Bazin.** Monsieur le secrétaire d'État, au moment où l'accès aux soins figure dans les tout premiers thèmes du débat national, le groupement hospitalier Carnelle Portes de l'Oise, établissement valdoisien, fait l'objet de graves menaces, tant pour l'hôpital de Beaumont-sur-Oise que pour le site de Saint-Martin-du-Tertre.

Le plan de restructuration proposé, il y a quelques semaines, au comité interministériel de performance et de la modernisation de l'offre de soins, ou Copermo, est en totale contradiction avec le projet médical partagé adopté en 2017. Il prévoit une casse sans précédent des services de cet hôpital : fermeture du service de néonatalogie, disqualifiant de fait la maternité de type II, malgré plus de mille accouchements par an ; fermeture des lits d'hospitalisation pédiatrique ; fermeture de la réanimation.

Si la population et les élus peuvent comprendre l'évolution de la chirurgie traditionnelle vers la chirurgie ambulatoire et la nécessaire et étroite collaboration avec l'hôpital de Pontoise, la disparition de services aussi essentiels est incompréhensible et inacceptable dans un bassin de vie de plus de 320 000 habitants à la démographie particulièrement dynamique, comprenant une importante population fragile, dépendante de l'hôpital public et peu mobile, alors même que ce territoire reste mal relié au site de Pontoise.

La restructuration mettrait à mal la sécurité sanitaire de très nombreux enfants de ce territoire, ainsi que la sécurité des parturientes et de leurs bébés.

S'agissant de Saint-Martin-du-Tertre, ce site est spécialisé dans les soins de suite et de réadaptation et dans les soins de longue durée. Après y avoir investi 35 millions d'euros dans la rénovation complète de deux bâtiments en extrémité, on nous dit aujourd'hui que ces derniers ne sont exploitables qu'en réhabilitant, pour environ 15 millions d'euros, le bâtiment de jonction qui n'a pas été traité.

Je vous pose donc deux questions.

Alors que l'administration semble encourager le départ des médecins de l'hôpital de Beaumont-sur-Oise, allez-vous maintenir, quitte à les redimensionner, les services indispensables à la population, à savoir les hospitalisations pédiatriques, la néonatalogie et la maternité de type II ?

Et avez-vous l'intention de fermer le site de Saint-Martin, après y avoir investi 35 millions d'euros, et d'assumer cet incroyable gaspillage ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Monsieur le président, monsieur le sénateur, le groupement hospitalier de territoire Nord-Ouest-Vexin-Val-d'Oise, autrement appelé GHT NOVO, est composé – vous l'avez évoqué – de trois établissements : le centre hospitalier René-Dubos de Pontoise – CHR –, le groupe hospitalier Carnelle Portes de l'Oise – GHCP –, dont fait partie le site de Beaumont-sur-Oise, et le groupement hospitalier intercommunal du Vexin.

Ces établissements connaissent aujourd'hui une situation financière fragile – il est nécessaire de le rappeler. L'inscription au comité interministériel de performance et de modernisation de l'offre de soins, autrement appelé Copermo, a été motivée par la très forte dégradation de la situation d'exploitation de ces établissements, qui se cumule avec une situation de grande vétusté de certaines installations en dépit des réhabilitations qui ont pu avoir lieu sur plusieurs bâtiments.

Le projet de restructuration du GHT NOVO, validé par le passage devant ce Copermo en janvier 2019, repose sur une reconfiguration de l'offre de soins sur le territoire, structurée autour d'un projet médical ambitieux qui vise à garantir à la population la meilleure qualité de prise en charge, car c'est bien cela qui anime cette évolution.

Cette reconfiguration se justifie donc avant tout par des raisons de prise en charge, mais nous ne pouvons pas faire abstraction des aspects médico-économiques.

Cette restructuration du GHT NOVO ne prévoit pas la fermeture du site de Beaumont-sur-Oise, mais elle s'attache à le consolider, en offrant aux habitants une prise en charge de proximité et de qualité : maintien d'un service d'accueil des urgences et d'une activité de médecine pour adultes et enfants ; renforcement d'une maternité publique de territoire, dans la mesure où chaque future maman doit pouvoir accéder, quel que soit son lieu de résidence, à la même qualité de soins et de prise en charge, dans une sécurité totale ; création d'un service pédiatrique et de néonatalogie au sein du pôle femme-enfant de territoire, pôle qui est d'ores et déjà constitué. Je le redis, sur la question des maternités, c'est bien la sécurité qui anime nos réformes.

J'ajouterai deux éléments : la mutualisation des lits de soins critiques de réanimation pour adultes sur un seul site, au centre hospitalier René-Dubos, afin de garantir la qualité de prise en charge par des équipes hyperspécialisées et la poursuite de la structuration d'un pôle de chirurgie territoriale avec une équipe médicale d'anesthésie et de chirurgie qui interviendra sur les deux établissements.

Pour conclure, le GHCP, en particulier son site de Beaumont-sur-Oise, continuera d'offrir aux habitants une prise en charge de premier recours de qualité et de proximité.

**M. le président.** La parole est à M. Arnaud Bazin, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**M. Arnaud Bazin.** Monsieur le secrétaire d'État, il ne faut pas confondre le GHT NOVO et l'hôpital de Beaumont-sur-Oise. Le GHT comprend bien une prise en charge pédiatrique, mais, selon les annonces qui ont été faites, elle serait positionnée sur le site de Pontoise. De ce fait, les familles qui ont des enfants, mais sont éloignées de Pontoise, se retrouveront en grande difficulté, voire en danger, car il faudra plus d'une heure à certaines personnes pour s'y rendre. Et encore : une heure pour ceux qui sont propriétaires d'une voiture, ce qui n'est pas le cas de toutes les familles.

L'absence d'urgences pédiatriques sur le site de Beaumont crée donc un véritable danger. Je compte sur vous pour prendre cette situation en compte.

ÉTAT BUDGÉTAIRE DES HÔPITAUX SEINO-MARINS

**M. le président.** La parole est à Mme Céline Brulin, auteure de la question n° 577, adressée à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Céline Brulin.** Monsieur le secrétaire d'État, la quasi-totalité des hôpitaux de la Seine-Maritime a terminé l'année 2018 en situation de déficit ; le déficit cumulé des hôpitaux normands a ainsi doublé, atteignant 90 millions d'euros, malgré les efforts continus de l'ensemble des personnels.

Il n'est plus possible d'imputer cette situation à une mauvaise gestion ; il convient de reconnaître que nos établissements hospitaliers souffrent d'un sous-financement chronique, et d'y remédier. Je pense en particulier aux moyens humains réclamés par les personnels du centre hospitalier de Fécamp et du groupe hospitalier du Havre, mobilisés depuis plusieurs semaines. Dans ces établissements, le recours aux urgences augmente, en raison notamment de l'affaiblissement de la médecine de ville, affaiblissement lié à la démographie médicale.

Le personnel de l'hôpital de Fécamp évalue ainsi les besoins supplémentaires en équivalents temps plein à 20 % pour les seules urgences. Au Havre, les seize équivalents temps plein demandés ne correspondent même pas aux recommandations de la Société française de médecine d'urgence.

De même, les personnels de la maternité du Belvédère, dans la région rouennaise, sont soumis, depuis l'adoption d'un plan d'investissement et de diversification, à une pression visant le retour à l'équilibre financier, ce qui entraîne des suppressions de postes, le non-remplacement de certains départs à la retraite et une précarisation accrue des contractuels.

Il aura fallu que sept agents de l'hôpital psychiatrique du Rouvray observent, en 2018, une grève de la faim, et que ceux du centre Pierre-Jeanet se perchent pendant plusieurs jours sur le toit de leur établissement pour que des postes soient créés – la situation de ces établissements suscite d'ailleurs de nouvelles inquiétudes. Faut-il en arriver là pour que les moyens suffisants soient octroyés ?

Dans la même logique, je veux aussi évoquer les conséquences de la modification, en mai dernier, du code de la santé publique par un décret. Celui-ci a rendu possible le fait que les urgences se retrouvent sans médecin lorsque l'équipe médicale des urgences est sollicitée pour une sortie du service mobile d'urgence et de réanimation, le SMUR, le temps que le médecin d'astreinte arrive. Cette mesure est vécue avec beaucoup d'anxiété par les acteurs de terrain, qui supportent mal que des réductions de postes mettent ainsi en danger la vie des patients.

Que compte faire le Gouvernement, monsieur le secrétaire d'État, pour apporter des réponses à ces deux points précis ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Adrien Taquet,** *secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.* Madame la sénatrice Céline Brulin, permettez-moi de rappeler tout d'abord quelques chiffres. Trois établissements, publics ou privés, du département de la Seine-Maritime, ont bénéficié, en 2018, de crédits nationaux de trésorerie, pour un montant de 1,3 million d'euros. En parallèle, vingt-quatre établissements, publics ou privés, ont bénéficié de crédits de trésorerie et de soutiens financiers régionaux, pour un montant total de 19 millions d'euros, répartis entre crédits de trésorerie et crédits de soutien à la psychiatrie, dont nous connaissons la situation.

Conscient de cette situation difficile des établissements, le Gouvernement a réattribué pour la première fois, par la voix d'Agnès Buzyn, le montant total du dégel pour 2018

– 415 millions d'euros à l'échelle nationale, toutes enveloppes de financement confondues – pour accompagner les établissements de santé en proie à des difficultés de trésorerie.

En Normandie, ce dégel a représenté 18,9 millions d'euros, et, pour le département de la Seine-Maritime, 8,1 millions d'euros : 1,72 million d'euros pour les établissements publics et privés de psychiatrie et de soins de suite et de réadaptation, ou SSR, et 6,38 millions pour les établissements publics et privés de court séjour.

Par ailleurs, cela ne vous aura pas échappé, pour la première fois depuis dix ans, les tarifs hospitaliers seront revalorisés de 0,5 % pour l'année 2019. Cette hausse des tarifs hospitaliers, qui est inédite, je le répète, permettra d'accompagner les transformations d'activités engagées et de renforcer le financement à la qualité – vous le savez, c'est ce basculement que nous sommes en train d'opérer dans les hôpitaux.

Nous avons souhaité adresser ainsi un signal fort aux acteurs hospitaliers, en reconnaissance des efforts accomplis et de leur engagement dans la démarche de transformation du système de santé, au travers notamment du projet de loi relatif à l'organisation et à la transformation du système de santé, en cours de débat à l'Assemblée nationale et qui sera bientôt examiné devant la Haute Assemblée.

La volonté du Gouvernement consiste à engager une réforme du financement des établissements, pour favoriser la qualité et la pertinence des soins et ne plus lier les recettes à la seule quantité d'actes – la fameuse tarification à l'activité, la T2A.

L'accessibilité des soins sur un territoire donné représente aussi un enjeu pour le Gouvernement, soyez-en convaincue ; nous voulons répondre aux besoins de soins de proximité. La réforme engagée, dont vous débattrez prochainement, marque un tournant à cet égard. Ainsi, pour la première fois, des médecins libéraux se verront confier la responsabilité populationnelle d'un territoire ; ils auront, par exemple, à assurer eux-mêmes l'hospitalisation de patients au sein d'hôpitaux de proximité, qui seront créés et labellisés, contribuant ainsi à la politique de prévention.

Tous ces sujets, vous aurez l'occasion d'en débattre lors de l'examen du projet de loi Santé.

**M. le président.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous prie de respecter votre temps de parole lors de vos prochaines interventions.

PROTECTION SOCIALE DES JOURNALISTES PIGISTES  
ÉTABLIS HORS DE L'UNION EUROPÉENNE

**M. le président.** La parole est à M. Richard Yung, auteur de la question n° 622, adressée à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

**M. Richard Yung.** Monsieur le secrétaire d'État, mon attention a récemment été appelée sur le flou juridique qui entoure la situation, au regard de la protection sociale, des journalistes pigistes établis dans les États tiers à l'Union européenne autres que les États membres de l'Espace économique européen.

En vertu du code de travail, les pigistes établis en France sont, d'une part, présumés salariés et, d'autre part, affiliés obligatoirement aux assurances sociales du régime général, quelle que soit la nature du lien juridique qui les unit à une agence de presse ou à quelque organe de presse que ce soit. Lorsqu'ils résident hors de l'Union, les pigistes ne remplissent

généralement pas les conditions permettant de bénéficier d'un détachement. Toutefois, il semble que ces personnes acquittent des cotisations sociales en France, au titre des rémunérations qui leur sont versées par les agences ou par leur employeur de presse.

Cela signifie-t-il que les pigistes sont maintenus au régime français de sécurité sociale et qu'ils peuvent notamment bénéficier, en France, de la prise en charge ou du remboursement des frais engagés en raison des soins reçus dans leur pays de résidence ?

En cas de réponse positive, je souhaite savoir si les pigistes sont dispensés de s'affilier au régime local de sécurité sociale lorsqu'ils résident dans un pays lié à la France par un accord de sécurité sociale. En cas de réponse négative, je souhaite savoir si l'affiliation au régime local de sécurité sociale est compatible avec le paiement, en France, de cotisations n'ouvrant aucun droit aux prestations d'assurance maladie.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Monsieur le sénateur Richard Yung, la situation des pigistes résidant en dehors de l'Union européenne est régie, vous le savez, par des règles différentes selon l'État dans lequel ils résident. Le principe général est celui de l'affiliation dans l'État du lieu d'activité, mais certaines situations dérogent à ce principe, comme celle du détachement.

Sous réserve d'en remplir les conditions, les pigistes résidant à l'étranger hors de l'Union européenne peuvent bénéficier de ce statut exceptionnel, dans le cadre d'un accord bilatéral de sécurité sociale signé par la France. Pour cela, il faut qu'ils aient travaillé en France préalablement à leur départ pour l'étranger, qu'un lien organique soit maintenu avec leur employeur et que leur mission à l'étranger n'excède pas la durée maximale prévue dans l'accord. Les cotisations doivent continuer d'être versées en France, et cela emporte effectivement exemption de cotisations au régime local de sécurité sociale.

Le détachement est également possible dans le cadre de l'article L. 761-2 du code de la sécurité sociale, pour une durée de trois ans, renouvelable une fois. Cela n'exempte pas pour autant du versement de cotisations au régime local de l'État dans lequel la mission est effectuée.

Dans les deux cas, pendant la durée de leur détachement, les pigistes sont maintenus au régime français de sécurité sociale et leurs frais sont pris en charge comme s'ils résidaient en France. Si les pigistes ne remplissent pas les conditions du détachement, par exemple, parce qu'ils ne résident pas en France ou parce qu'ils n'y ont jamais travaillé, le seul droit applicable est alors celui de l'État dans lequel ils résident et travaillent. L'employeur français est, dans ce cas, tenu de verser les cotisations au régime local de sécurité sociale, sous réserve, évidemment, que ce régime existe ; ces personnes seront prises en charge par le régime local dans les conditions prévues par ledit régime.

Pour les salariés français ou ressortissants d'un État de l'Union européenne, de l'Espace économique européen ou de la Suisse, il est possible d'adhérer à l'assurance volontaire proposée par la Caisse des Français de l'étranger. Actuellement, les tarifs varient selon les risques à assurer, le pays de résidence ou la composition de la famille. Une réforme des tarifs de cette caisse est en cours ; elle a pour objet de simplifier cette tarification et de la rendre plus attractive pour ces

personnes. Toutefois, cette assurance, qui se fonde sur un acte volontaire, ne remplace pas les cotisations dues au régime local et ne se substitue pas au régime général de la sécurité sociale.

Enfin, pour être totalement complet, je précise que la contribution sociale généralisée et la contribution au remboursement de la dette sociale, assises sur le revenu d'activité, sont dues, sous réserve que la personne soit domiciliée fiscalement en France et affiliée à un régime français d'assurance maladie. Lorsque le domicile fiscal se situe hors de France mais que la personne est affiliée à un régime français d'assurance maladie, le revenu d'activité est alors assujéti à une cotisation d'assurance maladie, une Cotam, majorée.

J'espère avoir été complet dans ma réponse.

**M. le président.** La parole est à M. Richard Yung, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**M. Richard Yung.** Monsieur le secrétaire d'État, tout cela est vrai, mais les conditions du détachement sont difficiles à réunir ; peu de pigistes travaillant à l'étranger en dehors de l'Union européenne les remplissent. Dans cette situation, ils sont amenés à cotiser au régime français, de façon parfaitement inutile puisque cela ne leur ouvre aucune prestation. Le ministère des affaires sociales et la sécurité sociale devraient revoir cette situation, pour la rendre juste.

#### STRUCTURE MOBILE D'URGENCE ET DE RÉANIMATION DE QUILLAN

**M. le président.** La parole est à Mme Gisèle Jourda, auteure de la question n° 636, adressée à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Gisèle Jourda.** Monsieur le secrétaire d'État, les difficultés qu'éprouve le centre hospitalier de Carcassonne à assurer, sur son périmètre, ses différentes missions d'urgence, faute d'un effectif médical suffisant, sont connues. Face à cela, il importe de mettre en place une organisation efficiente des urgences sur l'ensemble du territoire de l'Ouest audois.

Je vous le dis avec conviction, les citoyens de la haute vallée de l'Aude doivent pouvoir bénéficier de l'accès aux soins urgents dans les mêmes conditions qu'ailleurs, c'est-à-dire en moins de trente minutes. Ainsi, le fonctionnement, 7 jours sur 7, de l'antenne du service mobile d'urgence et de réanimation, le SMUR, de Carcassonne, basée à Quillan, est indispensable. Cette ambition légitime, essentielle, est menacée au quotidien dans sa mise en œuvre opérationnelle ; le SMUR de Quillan a été partiellement fermé, de façon récurrente, depuis août 2017.

Trois types de solutions existent pour garantir sa pérennité.

Premièrement, il convient de proposer une organisation qui fasse appel à la solidarité régionale et qui permette d'associer, à tour de rôle, des effectifs d'autres établissements sièges de médecine d'urgence – Foix, Castelnaudary, Narbonne et Perpignan –, en établissant, entre les établissements concernés, des conventions fixant la participation et le tableau des médecins urgentistes.

Deuxièmement, le médecin urgentiste du SMUR pourrait recevoir des patients régulés par le centre 15, dans le cadre d'une structure d'accueil de soins non programmés, en collaboration avec la maison de soins polyvalents, située à Espéras, et avec les maisons médicales de garde de Quillan et de Limoux.



Troisièmement, il faut chercher et organiser la participation d'un plus grand nombre de médecins généralistes du secteur au dispositif des médecins correspondants du service d'aide médicale urgente, le SAMU.

Ces mesures font l'objet, en conséquence de la mission d'expertise nationale menée par Pierre Carli, d'un plan d'action priorisé et partagé, dont les acteurs de terrain ont pris connaissance en décembre 2018.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous demande de diligenter sans tarder, *via* l'autorité régionale de santé, l'ARS, la mise en œuvre de ce plan, qui permettra le maintien opérationnel du SMUR de Quillan, c'est-à-dire l'accès optimal à une permanence de soins ambulatoires ou relevant des urgences.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Madame la sénatrice Gisèle Jourda, vous l'avez rappelé, le centre hospitalier de Carcassonne rencontre des difficultés récurrentes pour assurer ses différentes missions d'urgence, faute d'un effectif médical suffisant. Face à cette situation, l'Agence régionale de santé a sollicité le Conseil national de l'urgence hospitalière pour une mission d'expertise relative à l'organisation des urgences sur le territoire de l'Aude.

Cette mission a émis un certain nombre de préconisations, qui ont été traduites, par l'ARS, dans une feuille de route partagée, le 12 décembre dernier, avec les différents acteurs et les élus, dont vous étiez, j'imagine ; ce plan a été validé.

Ce plan d'action a également été adressé par l'ARS au directeur du centre hospitalier de Carcassonne, pilote du projet du groupement hospitalier de territoire Ouest-Audois. Ce directeur a prévu de réunir un comité de pilotage le 21 mars prochain, auquel l'ARS participera.

Vous avez évoqué quelques lignes de ce plan d'action, permettez-moi de revenir sur ses principaux axes.

Il s'agit, premier axe, de refonder une équipe d'urgence au centre hospitalier de Carcassonne, autour d'un projet médical ambitieux, un projet de service qui doit être élaboré en identifiant un responsable médical.

Deuxième axe, il s'agit de recentrer les médecins urgentistes du centre hospitalier de Carcassonne sur leur cœur de métier, en leur apportant les compétences de spécialistes, en vue de libérer le temps médical consacré aux urgences.

Le troisième axe consiste à améliorer les phases situées tant en amont qu'en aval des urgences hospitalières ; l'objectif est, en aval, de décharger les urgentistes de la recherche d'un lit et, en amont, de les libérer de la surveillance des patients en lits-brancards dans la zone d'attente des urgences. Parallèlement, il s'agit d'éviter le recours aux urgences hospitalières pour des soins non programmés ne relevant pas de l'urgence vitale – situation que nous rencontrons dans d'autres endroits du territoire – et, ainsi, d'expérimenter une organisation coordonnée entre ville et hôpital.

Quatrième axe, il convient d'instaurer une régulation supra-départementale des soins en nuit profonde.

Cinquième axe, il s'agit de maintenir l'antenne du SMUR de Carcassonne basée à Quillan. Cela passe par une organisation associant les effectifs des centres hospitaliers de Foix, de Castelnaudary et de Narbonne, et par la mise en place d'une structure d'accueil de soins non programmés, négociée avec les médecins généralistes et régulée par le 15.

Enfin, sixième axe, il faut assurer le fonctionnement autonome du SMUR du centre hospitalier de Castelnaudary, avec une perspective d'ouverture 24 heures sur 24, au moyen d'une révision de son périmètre d'intervention.

Sur l'ensemble de ces actions, l'ARS se situe dans la continuité de la démarche engagée en concertation avec les établissements et les élus locaux ; une nouvelle réunion avec les élus sera organisée avant l'été, afin de partager l'avancement de cette feuille de route, que vous appelez de vos vœux, et de faire un point de situation avant l'été.

**M. le président.** La parole est à Mme Gisèle Jourda, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**Mme Gisèle Jourda.** Je vous remercie de ces éléments d'information, monsieur le secrétaire d'État. Nous serons vigilants, car il n'est pas acceptable que le SMUR de Quillan soit fermé de manière récurrente, comme il l'est depuis pratiquement deux ans.

#### CRÉATION DE L'HÔPITAL COMMUN LOURDES-TARBES

**M. le président.** La parole est à Mme Viviane Artigalas, auteure de la question n° 643, adressée à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Viviane Artigalas.** Monsieur le secrétaire d'État, dans un contexte de forte demande, par nos concitoyens, d'égalité d'accès aux services publics, le projet de loi relatif à l'organisation et à la transformation du système de santé prévoit de mieux structurer l'offre de soins dans les territoires, ce qui aura des conséquences sur l'organisation hospitalière.

Dans mon département, les Hautes-Pyrénées, le centre hospitalier de Tarbes et celui de Lourdes ont une direction commune depuis 2009 ; ils élaborent ensemble leur projet médical depuis 2012. Cette direction commune porte le dossier de construction d'un nouvel hôpital.

L'objectif est de mettre fin à une concurrence mortifère entre les deux établissements, concurrence qui conduit à des déficits structurels, et surtout de doter ce territoire d'un outil moderne, performant et offrant des conditions de travail optimales, à même d'attirer de nouveaux médecins.

Ce type de structure incarne un nouveau modèle de médecine de proximité et de garantie d'accès aux soins de qualité pour tous, une médecine mieux organisée et mieux adaptée pour répondre au problème des déserts médicaux que connaissent de nombreux territoires ruraux.

À propos de ce projet d'hôpital commun, élus locaux et collectivités territoriales, parlementaires, direction et collège médical, personnels et praticiens se sont associés pour maintenir une offre de soins publique de proximité et de qualité, tant pour leurs administrés que pour les populations touristiques.

Ce projet bénéficie également d'un appui fort de l'ARS Occitanie ; à la suite de l'audition de celle-ci devant le comité interministériel de performance et de la modernisation de l'offre de soins, le Copermo, les orientations stratégiques ainsi que le lieu d'implantation du futur hôpital ont été validés.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question est simple : compte tenu de l'enjeu qu'il représente pour le maintien d'un service hospitalier de qualité dans les Hautes-Pyrénées, pouvons-nous compter sur la puissance publique pour soutenir financièrement et accompagner techniquement ce projet jusqu'à sa réalisation ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.



**M. Adrien Taquet**, *secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé*. Vous l'avez rappelé, madame la sénatrice Viviane Artigalas, les centres hospitaliers de Tarbes et de Lourdes, distants de dix-huit kilomètres, constituent, depuis des années, les piliers de l'offre de soins de court séjour dans le département des Hautes-Pyrénées. Avec près de 50 000 séjours en 2017, ces centres hospitaliers assurent près de 58 % de l'activité avec hébergement du territoire de santé des Hautes-Pyrénées. Ils prennent en charge 64 % des passages aux urgences – plus de 57 000 passages par an –, 60 % de l'obstétrique et 70 % de la médecine.

Les orientations stratégiques du projet ont été validées en 2012 ; le projet s'articule autour d'équipes territoriales spécialisées.

Malgré cela, le recrutement médical, bien qu'actif, peine à satisfaire les acteurs qui évoluent sur plusieurs sites. Les locaux, de conception ancienne, ne permettent qu'une adaptation marginale à l'évolution actuelle du système de santé, tournée vers l'ambulatoire et vers les soins externes, malgré une constante recherche d'organisation plus efficiente de la part des directions. Les établissements sont en déficit budgétaire et soumis à un plan de retour à l'équilibre ; leurs bâtiments ne correspondent plus aux normes de sécurité actuelles et leur réfection nécessiterait des budgets importants.

C'est la raison pour laquelle il est apparu, dès 2009, à partir de ce constat partagé par les acteurs hospitaliers, qu'un regroupement des deux établissements sur un site unique était une solution efficiente pour répondre aux différents enjeux de l'hospitalisation du XXI<sup>e</sup> siècle sur ce territoire. Par un travail conjoint avec l'ARS Occitanie, les travaux ont débuté concrètement au printemps 2017, avec la mise en place de groupes de travail autour de la définition d'un projet médico-soignant commun, s'articulant avec les axes stratégiques, retenus dans le cadre du projet médical de groupement hospitalier de territoire des Hautes-Pyrénées.

Ce projet, fortement soutenu par les acteurs hospitaliers et par les élus du territoire –vous en témoignez –, est fondé sur un projet de santé de territoire qui a du sens à nos yeux. En effet, il permettrait d'apporter une réponse modernisée aux enjeux de ce territoire, notamment l'impact du vieillissement, de renforcer l'attractivité médicale de cet établissement et d'améliorer l'équilibre financier de la plateforme hospitalière nouvellement créée.

Le Copermo a commencé d'examiner ce projet en janvier 2019 ; il a reconnu l'intérêt de sa localisation. Le travail doit encore se poursuivre, afin de consolider le dossier, notamment pour ce qui concerne son dimensionnement et sa trajectoire financière. Ce travail est en cours, avec le soutien réel de l'ARS.

C'est dans ce cadre, un peu plus achevé, finalisé, travaillé, que l'appui financier national, sous la forme d'aides à l'investissement, pourra être clairement apporté au projet.

**M. le président**. Je vous demande de nouveau de respecter votre temps de parole, monsieur le secrétaire d'État.

La parole est à Mme Viviane Artigalas, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**Mme Viviane Artigalas**. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. Je constate que l'État, le Gouvernement, se soucie de ces hôpitaux, importants pour nos territoires.

Je veux le rappeler, ce projet ne doit pas être sous-dimensionné pour des raisons uniquement financières. Ne l'oublions jamais, Lourdes est à proximité et elle attire de nombreux touristes et pèlerins. Il y a vraiment besoin de services de soins de qualité, pendant une grande partie de l'année, tant pour notre population locale que pour la population touristique.

#### SITUATION DES AUXILIAIRES DE SOINS TERRITORIAUX

**M. le président**. La parole est à M. Daniel Chasseing, auteur de la question n° 645, adressée à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

**M. Daniel Chasseing**. Monsieur le secrétaire d'État, je crois utile d'appeler aujourd'hui l'attention du Gouvernement sur un aspect de la réglementation qui pose un réel problème aux responsables départementaux de la gestion des personnels et, par voie de conséquence, aux personnes âgées et aux populations les plus fragiles ; je veux parler des auxiliaires de soins territoriaux et des assistants sociaux contractuels des collectivités territoriales. Ce problème existe dans le département dont je suis élu, la Corrèze, mais dans d'autres aussi, j'imagine.

Ces agents, majoritairement des femmes, peuvent exercer leur activité sur un poste de remplacement comme contractuel non titulaire, pendant seulement deux ans. Ensuite, il leur faut absolument réussir le concours approprié. Or ces concours sont très difficiles, seul un faible pourcentage de candidats y est reçu ; cela a pour effet d'empêcher des assistantes sociales très appréciées d'accéder à ces postes.

Le phénomène est d'autant plus accentué que, lorsqu'un concours est organisé, un certain nombre de candidats issus d'autres départements s'y présentent – il y a ainsi parfois 800 candidats pour 50 places. On en arrive donc à cette absurdité : une collectivité apprécie le travail d'une de ses employées, mais elle doit s'en séparer au profit d'une autre personne qui, certes, a réussi le concours, mais qui peut connaître moins bien le travail à fournir aux usagers.

Des auxiliaires de soins territoriaux ou des assistantes sociales, diplômées et compétentes, qui ont de l'expérience et qui manifestent de l'humanité vis-à-vis des personnes dépendantes ou fragiles, doivent pouvoir être embauchées en contrat à durée indéterminée, même si elles ne réussissent pas le concours, dès lors qu'elles donnent satisfaction.

Aussi, le moment n'est-il pas venu, monsieur le secrétaire d'État, d'assouplir les règles du concours ou d'institutionnaliser un régime de contractuels permanents pour ces postes, en fonction des besoins et du souhait du maire, du président du conseil départemental ou de l'EPCI ? Votre réponse est très attendue.

**M. le président**. La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Adrien Taquet**, *secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé*. Monsieur le sénateur Chasseing, les emplois publics ont par priorité vocation à être pourvus par des fonctionnaires ; c'est ainsi. Cependant, lorsqu'une collectivité est confrontée à l'impossibilité effective de recruter un fonctionnaire, en l'absence de candidats, par exemple, l'article 3-2 de la loi du 26 janvier 1984 permet de recruter un contractuel pour une durée maximale d'un an renouvelable une fois. La collectivité dispose ainsi d'un délai de deux ans pour trouver un candidat fonctionnaire ; c'est une formule destinée à apporter une solution qui doit rester provisoire et non permettre un recrutement pérenne.

Pour faciliter le recrutement dans les cadres d'emploi des auxiliaires de soins territoriaux et des assistants sociaux éducatifs, le Gouvernement a allégé les épreuves des concours, afin de ne conserver qu'une épreuve unique, qui consiste en un entretien avec un jury. À titre d'exemple, le concours sur titre d'accès au grade d'auxiliaire de soins principal de deuxième classe, un emploi de catégorie C, comporte une épreuve unique d'admission d'entretien avec le jury d'une durée de quinze minutes. Autre exemple, le concours d'accès sur titre au cadre d'emplois des assistants territoriaux socio-éducatifs dans la spécialité d'assistant de service social, de catégorie A, consiste également en une épreuve unique d'admission d'entretien avec le jury, d'une durée de vingt minutes.

Le nombre de postes offerts aux concours est déterminé par les centres départementaux de gestion, en fonction du nombre de postes déclarés vacants par les collectivités et du nombre de candidats inscrits sur les listes d'aptitude. De nombreux lauréats du concours étant en recherche de poste, ils doivent être recrutés en priorité. Il appartient aux centres de gestion d'accompagner ces lauréats vers l'emploi et d'approfondir le dialogue avec les employeurs, afin d'améliorer la déclaration de postes vacants.

Dans le cadre du projet de loi de transformation de la fonction publique, qui devrait être prochainement délibéré en conseil des ministres, le Gouvernement propose des assouplissements sur le recrutement des contractuels, notamment dans les petites communes. Ces évolutions devraient permettre de répondre aux préoccupations que vous avez exprimées, et je ne doute pas que vous aurez l'occasion d'y revenir à l'occasion du débat à venir devant la Haute Assemblée.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Chasseing, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**M. Daniel Chasseing.** Je vous remercie de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. Je suis satisfait que le Gouvernement propose un assouplissement en la matière, car il serait normal que les travailleurs sociaux qui donnent satisfaction à leurs responsables, qui habitent, avec leur famille, dans le département, puissent poursuivre leur travail de contractuel au fil des ans. Si cela est nécessaire, il faut faire évoluer la loi ; c'est ce que vous proposez, cela me convient.

#### DISPOSITIF DE COUVERTURE CIBLÉE

**M. le président.** La parole est à M. Louis-Jean de Nicolaÿ, auteur de la question n° 511, adressée à Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

**M. Louis-Jean de Nicolaÿ.** Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite appeler votre attention sur la question de la priorisation des secteurs à couvrir en téléphonie mobile, dans le cadre du dispositif de couverture ciblée. Je le rappelle, l'enjeu est évidemment d'agir efficacement à l'échelle locale, mais, après plus d'un an de mise en œuvre du dispositif, cela reste très relatif.

En effet, les territoires sont encore aujourd'hui trop souvent confrontés à de réelles difficultés d'identification des « grappes ». De manière très concrète, l'application des critères retenus pour l'identification des zones a pu conduire à des résultats stupéfiants ; en témoigne ce qu'il s'est passé dans le département dont je suis élu, la Sarthe, où, officiellement, il n'y avait pas de grappes pour la dernière remontée de septembre ; soit les communes étaient déjà traitées dans l'arrêté du 4 juillet 2018 reprenant l'ancien programme

« zones blanches-centres-bourgs », soit elles relevaient d'une grappe attribuée à un autre département. Or, *via* la plateforme France Mobile, d'autres communes ont été identifiées au niveau local et retenues en vue d'un traitement prioritaire à la fin de 2017.

Si des solutions ont pu émerger depuis lors, on se rend compte que ces remontées *via* la plateforme France Mobile, dont on nous a vendu la pertinence en son temps, ne sont donc finalement pas exploitées du tout. Cela acte-t-il de son abandon, monsieur le secrétaire d'État ?

Je l'affirme, me faisant ainsi la voix de nombreux territoires, le problème réside aujourd'hui dans le fait que la couverture mobile ressortit avant tout aux opérateurs, au travers de l'atlas de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, l'Arcep, qui détermine les zones à couvrir en priorité, alors même que ces zones sont parfois très éloignées de la réalité du terrain.

Dans les faits, la voix des collectivités n'est tout simplement pas entendue pour déterminer les « priorisations », alors que c'est tout simplement un point crucial pour une couverture mobile pérenne.

Comment comptez-vous pallier cette difficulté et enfin prendre en considération la voix des territoires, qui restent les premiers concernés ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Monsieur le sénateur, permettez-moi de répondre au nom de Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, dont je vous prie de bien vouloir excuser l'absence ce matin.

En janvier 2018, le Gouvernement a obtenu des opérateurs des engagements contraignants, vérifiables et sanctionnables, visant à déployer une couverture mobile de qualité pour tous les Français, aux quatre coins de notre pays.

Les opérateurs se sont en particulier engagés à couvrir chacun 5 000 nouveaux sites grâce à un dispositif de couverture ciblée, comme vous l'avez rappelé. La mise en œuvre de cet engagement requiert très concrètement la constitution d'équipes « projets » réunissant les acteurs intéressés à l'aménagement numérique de chaque territoire, chargées d'identifier les sites prioritaires à couvrir. C'est une des utilités de la plateforme France Mobile, mais j'y reviendrai.

Un premier arrêté publié en juillet dernier a défini les 485 premiers sites à couvrir, et un second arrêté, publié fin décembre, a retenu 115 sites supplémentaires identifiés comme prioritaires par lesdites équipes « projets ».

Pour l'essentiel, il s'agit de grappes de sites issues de l'atlas des 2 000 zones les plus habitées parmi celles où aucun opérateur n'offrait jusqu'à présent une couverture de bonne qualité.

La Sarthe ne dispose pas de grappes aisément identifiables. Partant de ce constat, il a été proposé à l'équipe de la Sarthe de participer à une expérimentation du processus d'identification de zones à couvrir. C'est ainsi que les trois communes de Louplande, Nogent-le-Bernard et Évaillé ont été recon nues comme prioritaires. Tel est d'ailleurs l'esprit même du dispositif : une identification des territoires à couvrir prioritairement établie par les territoires eux-mêmes, dans un processus de coconstruction entre l'État et les collectivités locales.

Pour l'année 2019, un premier arrêté, qui sera publié début avril, devrait retenir le site de Maisoncelles, et un deuxième arrêté, qui, lui, sera mis en consultation publique d'ici à la fin du mois de mars, devrait inscrire les communes de Chenu, Saint-Pierre-du-Lorouër, Courceboeufs, Joué-l'Abbé et Ruillé-en-Champagne.

Enfin, huit nouvelles zones prioritaires par l'équipe « projets » ont été soumises par les services de Mme la ministre de la cohésion des territoires à l'étude des opérateurs.

S'agissant de la plateforme France Mobile, qui est un outil de remontée au service des élus des zones rencontrant des difficultés de couverture, ses informations sont et restent essentielles pour les équipes « projets » en vue d'identifier les zones à couvrir prioritairement. Ces données doivent donc être exploitées afin d'identifier ces zones en difficulté. Mme la ministre estime qu'elle doit être maintenue, et ses services y consacreront les ressources nécessaires.

**M. le président.** La parole est à M. Louis-Jean de Nicolaÿ, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**M. Louis-Jean de Nicolaÿ.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie au nom des communes sarthoises qui vont bénéficier d'une amélioration de leur couverture en téléphonie mobile. Nous étions inquiets, car les opérateurs traitaient en priorité ce qui venait de l'Arcep, sans aucun dialogue avec les collectivités. Je vois que les choses s'améliorent, et c'est tant mieux !

ATTRIBUTIONS DE NUMÉROS DE SÉCURITÉ  
SOCIALE AUX PERSONNES ÉTRANGÈRES OU  
FRANÇAISES NÉES HORS DE FRANCE

**M. le président.** La parole est à Mme Nathalie Goulet, auteur de la question n° 666, adressée à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Nathalie Goulet.** Monsieur le secrétaire d'État, nous avons un problème de fraude documentaire – vous le savez, c'est mon petit TOC, mon trouble obsessionnel compulsif (*Sourires.*) –, en particulier sur les clés d'entrée de nos systèmes de soins, à savoir le NIR, le numéro d'inscription au répertoire. La question se pose notamment pour les Français nés à l'étranger et pour les étrangers venant en France et qui bénéficient d'un numéro. Le cas le plus simple est celui d'un étudiant Erasmus en France, qui bénéficie d'un numéro et le conserve en quittant notre pays.

Le nombre de NIR de personnes étrangères ou de Français nés à l'étranger était de 17,6 millions en 2011. France Info annonçait 21 millions voilà quelques mois. La directrice de la sécurité sociale, auditionnée le 20 février dernier par notre commission des finances, a annoncé 18 millions de NIR pour les personnes nées à l'étranger. Le directeur de la CNAV, la Caisse nationale d'assurance vieillesse, dans *Libération*, le 29 janvier, nous expliquait qu'il y avait, en tout, 114 millions de NIR ; or il n'y a pas 114 millions de personnes en France, cela se saurait... Enfin, France Info annonce 112,3 millions de NIR, étrangers et Français. Bref, cela fait beaucoup de distorsions de chiffres, monsieur le secrétaire d'État.

Mes questions sont donc simples : combien y a-t-il de NIR pour les Français nés à l'étranger ou les étrangers nés en France, et de Français immatriculés ? Autrement, dit quel est le nombre total de NIR ? Par ailleurs, et c'est extrêmement important pour l'évaluation de la fraude, combien de ces numéros sont-ils actifs ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Madame la sénatrice Nathalie Goulet, votre interrogation porte sur le sujet des fraudes aux prestations qui seraient commises en raison du numéro de sécurité sociale, le fameux numéro d'inscription au répertoire, ou NIR, qui serait parfois attribué sur la base de faux documents à des assurés sociaux, notamment nés hors de France.

Ces chiffres sont souvent relayés, et on comprend l'inquiétude légitime qu'ils peuvent susciter, tant le préjudice subi estimé serait important. Mme la ministre a donc rapidement demandé que ces données soient examinées avec précision.

Au regard des compléments d'information qui lui ont été fournis, je puis vous dire que ces chiffres ne correspondent en rien à la réalité. Il me semble donc nécessaire d'apporter quelques précisions, que vous appelez de vos vœux, pour rétablir la vérité. Il serait en effet regrettable que de fausses informations amènent certains de nos concitoyens à stigmatiser des personnes nées à l'étranger en les associant à des fraudeurs ou à imaginer que les prestations de sécurité sociale sont versées sans aucun contrôle, et donc sujettes à un phénomène massif de fraude, l'une comme l'autre de ces affirmations n'étant pas conformes à la réalité.

Si 18 millions de NIR ont bien été attribués à des assurés, les cas de fraude représenteraient tout au plus 0,2 % des situations en 2017. Il apparaît que l'écart entre le taux qui a été médiatisé, et que vous évoquiez, et la réalité tient à une mauvaise compréhension des données observées. Le taux repris a été extrapolé à partir de résultats intermédiaires d'une campagne de contrôle interne qui visait à évaluer la conformité des pièces justificatives acceptées par le service administratif national d'immatriculation des assurés au cours du processus d'attribution de ces fameux NIR. Il ne s'agissait donc pas de cas de fraude avérés, puisque les assurés dont les pièces présentaient des anomalies ont été recontactés et ont pu apporter des pièces jugées conformes. Dans la plupart des cas, il n'y avait donc pas d'intention frauduleuse des assurés, soyez-en convaincue, madame la sénatrice.

Une mission sénatoriale d'évaluation et de contrôle sur la fraude à l'obtention de numéro de sécurité sociale, présidée par le rapporteur général de la commission des affaires sociales, M. Vanlerenberghe, est en cours depuis deux mois. Elle devrait rendre de premières conclusions dans les semaines qui viennent. Permettez-moi, pour conclure, d'ajouter deux remarques d'ordre plus général sur l'environnement de contrôle du versement des prestations.

Il est bon, tout d'abord, de rappeler que le NIR ne permet pas à lui seul de bénéficier de prestations. Celles-ci sont conditionnées, vous le savez, par les droits dont disposent les assurés, et la validation de ces droits nécessite la production de nombreuses pièces justificatives spécifiques à chaque situation.

Ensuite, cette vision, que vous relayez, méconnaît l'importance des dispositifs de contrôle à l'œuvre dans les organismes de sécurité sociale. Les mécanismes de maîtrise des risques sont extrêmement complets, et les comptes des organismes de sécurité sociale sont tous certifiés depuis l'exercice 2013.

**M. le président.** La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour répondre à M. le secrétaire d'État.



**Mme Nathalie Goulet.** Monsieur le secrétaire d'État, je suis extrêmement contente que vous n'ayez pas répondu à ma question, qui portait sur le nombre global de NIR et le nombre de NIR actifs.

Sur les faux documents, je vois que vous reprenez les indications de Mme la ministre, qui m'a à moitié – et même complètement – traitée de menteuse. Je vais donc vous remettre en mains propres (*Mme Nathalie Goulet exhibe un document.*) le relevé de conclusions du SANDIA, le Service administratif national d'immatriculation des assurés, en date de décembre 2011, où vos propres services indiquaient que, sur la base du taux de fraude constaté, on pouvait estimer que 1,8 million de NIR étaient attribués grâce à de faux documents.

Il s'agit, monsieur le secrétaire d'État, d'un document interne de vos services, qui, je l'espère, pourra vous servir. Le sujet de ma question était non pas la fraude, mais le nombre de NIR. C'était une question assez simple, conforme à celles qui sont posées dans le cadre des séances de questions orales du mardi matin.

Si une mission de la commission des affaires sociales du Sénat est en cours, je voudrais surtout vous dire que les propres services de l'État, notamment la police aux frontières, chargés de la lutte contre la fraude documentaire, confirment un taux de fraude très important.

Je vous remets donc ce document (*Mme Nathalie Goulet joint le geste à la parole.*) et vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de votre non-réponse...

#### IMPACT DES ÉOLIENNES TERRESTRES SUR LA SANTÉ

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Priou, auteur de la question n° 667, adressée à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

**M. Christophe Priou.** Monsieur le secrétaire d'État, en Loire-Atlantique, certains habitants et exploitants agricoles rencontrent des difficultés avec l'implantation de parcs éoliens et leurs probables répercussions sur la santé, humaine et animale. En effet, différentes observations effectuées par des exploitants agricoles sur le site éolien des Quatre Seigneurs à Puceul et Saffré sont inquiétantes.

En septembre 2012, lors de l'installation du site éolien, sont observés les premiers symptômes comportementaux des élevages, avec une aggravation en 2013, liée à la mise en service : diminution de production de lait, problème de vêlage, perte de bétail. Des témoignages vétérinaires précis font la relation avec la mise en service du parc éolien.

Des symptômes ont également été signalés par les habitants riverains du site : céphalées, vertiges, saignements de nez, brûlures aux yeux, troubles du sommeil. En 2014 et 2015, à la suite de plusieurs échanges avec les services préfectoraux, des rapports et expertises sont diligentés, avec des études complémentaires sur deux élevages proches.

Un relevé de conclusions faisant suite à un audit conduit dans le cadre du groupe permanent pour la sécurité électrique, en coordination avec la chambre d'agriculture de la Loire-Atlantique, fait apparaître une corrélation entre les anomalies relevées par le robot de traite et la production du site éolien.

D'autres investigations sont en cours pour déterminer d'éventuelles incidences des câbles souterrains sur la santé humaine et animale, notamment au niveau des liaisons équipotentielles.

Compte tenu de cette situation et des répercussions sanitaires sur les habitants riverains et les animaux des exploitations agricoles concernées, pouvez-vous nous indiquer si le Gouvernement entend appliquer le principe de précaution et prendre toutes les mesures qui s'imposent en cas de défaillance électrique constatée et de désordres subsistants ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Adrien Taquet, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Monsieur le sénateur Christophe Priou, je pense que nous sommes d'accord pour dire que le développement de l'énergie éolienne est un enjeu pour la transition énergétique.

Pour autant, et c'est le sens de votre question, les éoliennes soulèvent un certain nombre d'interrogations et des plaintes de la population, notamment s'agissant de l'impact sanitaire que celles-ci pourraient avoir.

Les ministères chargés de la santé et de l'environnement ont saisi à deux reprises l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail à ce sujet. En 2008, l'Agence a conclu que les émissions sonores des éoliennes n'étaient pas suffisantes pour entraîner des conséquences sanitaires directes sur les capacités auditives. À l'extérieur, les bruits peuvent néanmoins être à l'origine d'une gêne, parfois exacerbée par des facteurs autres que sonores, tels que l'impact visuel de l'installation.

En 2017, la revue des connaissances disponibles en matière d'effets sanitaires auditifs et extra-auditifs dus au parc éolien, en particulier dans le domaine des basses fréquences et des infrasons, ne mettait pas en évidence, là non plus, d'arguments scientifiques suffisants en faveur de l'existence d'effets sanitaires autres que la gêne liée au bruit audible et un effet, dit *nocebo*, qui peut contribuer à expliquer l'existence de symptômes liés au stress réellement ressenti par des riverains du parc éolien.

L'Agence souligne à cette occasion la difficulté d'isoler, à l'heure actuelle, en l'état de nos connaissances, les effets sur la santé des infrasons et basses fréquences sonores de ceux du bruit audible ou d'autres causes potentielles qui pourraient être dues aux éoliennes. Elle relève par ailleurs que l'impact visuel des éoliennes est un facteur de gêne plus important que le niveau de bruit des éoliennes. Elle encourage notamment la réalisation d'études épidémiologiques, compte tenu de la faible qualité, il faut le reconnaître, de la plupart des études recensées.

À cet effet, des études locales reposant sur le recueil de données de santé et de perception des pollutions déclarées, sonores et visuelles, notamment, paraissent de nature à apporter des éléments d'information importants, et la réalisation préalable d'enquêtes qualitatives pour appréhender les inquiétudes des riverains et leurs attentes permettrait probablement de mieux cibler en amont la réalisation de ces recueils. Les résultats pourraient faciliter ainsi la caractérisation de l'impact sanitaire éventuel de ces installations et le lien avec les perceptions des pollutions ressenties par la population.

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Priou, pour répondre à M. le secrétaire d'État.



**M. Christophe Priou.** Merci, monsieur le secrétaire d'État. Nous resterons vigilants sur ce dossier et sur les autres cas. Vous l'avez rappelé, nous sommes tous favorables aux énergies renouvelables. J'en profite d'ailleurs pour inciter le Gouvernement à accélérer fortement sur l'implantation des champs éoliens en mer. C'est une forte attente, notamment de la filière industrielle. Néanmoins, le principe de précaution et d'évaluation ne peut pas être et ne doit pas être à plusieurs vitesses suivant la nature des dossiers. Nous comptons également sur votre vigilance à cet égard.

AVENIR DES URGENCES DE L'HÔPITAL BÉCLÈRE DE CLAMART

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Lavarde, auteur de la question n° 648, adressée à Mme la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Christine Lavarde.** Monsieur le secrétaire d'État, je suis heureuse de voir qu'un élu des Hauts-de-Seine va apporter des éléments de réponse à un problème qui préoccupe les élus du sud du département depuis plusieurs semaines. Vous ne pouvez pas ignorer le problème causé par la possible fermeture des urgences de nuit de l'hôpital Béchère, situé à Clamart. Vous avez très certainement déjà reçu de nombreux courriers adressés par nos collègues parlementaires de tous les bords politiques. Les conseils municipaux de plusieurs communes ont par ailleurs voté un vœu en faveur du maintien d'un service public des urgences de qualité.

Cet hôpital dessert un bassin de population de 400 000 habitants, en forte croissance démographique.

Les départs non remplacés de plusieurs médecins urgentistes ne permettent plus d'assurer les gardes de nuit. La solution envisagée initialement, à savoir le recours à des intérimaires, à des internes ou à d'anciens urgentistes partis à la retraite a très vite montré ses limites : les vacataires seraient bien mieux payés que les titulaires encore en poste !

Je vous accorde que le problème de la rémunération n'est pas spécifique aux Hauts-de-Seine : les structures hospitalières publiques offrent une rémunération jusqu'à quatre fois inférieure à celle des structures privées pour une garde de nuit, et ce n'est pas le décret du 24 novembre 2017 relatif au travail des praticiens intérimaires dans les établissements publics de santé qui a réglé le problème.

Au-delà de ce problème structurel, monsieur le secrétaire d'État, quelle solution concrète le Gouvernement propose-t-il pour que la continuité d'accès à des soins de qualité au service des urgences soit assurée 24 heures sur 24 à Béchère ? En effet, le fonctionnement actuel, qui repose sur une assignation des salariés, ne fait que déplacer le problème au sein du service. Autrement dit, pour reprendre ce que disent les médecins concernés, « soit on déshabille la journée, soit on déshabille la nuit ». Pour bien travailler, il faudrait six médecins urgentistes en journée et deux la nuit, contre, actuellement, quatre en journée et un la nuit.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Adrien Taquet,** *secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.* Madame la sénatrice Christine Lavarde, c'est effectivement à la fois le secrétaire d'État et l'élu du nord des Hauts-de-Seine, qui reste tout de même sensible aux problématiques touchant le sud du département, qui va vous répondre. Votre question portant sur plusieurs sujets distincts, j'espère pouvoir y répondre dans le délai imparti par M. le président. *(Sourires.)*

Concernant la situation de l'hôpital Antoine-Béchère de Clamart, le ministère est informé depuis un certain temps des difficultés du service d'accueil des urgences. Depuis fin 2018, quatre postes de médecins urgentistes sont vacants, comme vous l'avez rappelé, ce qui rend difficile la permanence de soins la nuit. Les postes vacants sont publiés et financés, mais ils ne trouvent pas de candidats. Il est vrai que les difficultés du service ont entraîné une dégradation des conditions de travail et du climat social aux urgences. Nous le savons ; nous le reconnaissons.

Pour autant, permettez-moi ici d'affirmer clairement qu'il n'est pas question de fermer le service d'accueil des urgences de l'hôpital Antoine-Béchère la nuit. La direction de l'hôpital ne le souhaite pas, vous l'avez rappelé, et l'Agence régionale de santé, l'ARS, n'y est pas non plus favorable. Le groupe hospitalier a pris un ensemble de mesures pour renforcer l'attractivité des postes et optimiser le recours aux médecins urgentistes dans un contexte de pénurie sur l'ensemble du territoire.

S'agissant, à présent, de l'accès aux soins urgents et non programmés dans le territoire du sud des Hauts-de-Seine, vous n'êtes pas sans savoir que la ville de Clamart est classée en zone d'action prioritaire par l'assurance maladie en ce qui concerne l'accès à un médecin généraliste, mais n'est pas signalée concernant le recours aux soins non programmés la nuit. Il existe en effet trois services d'accueil des urgences complémentaires à l'hôpital Antoine-Béchère et une maison médicale de garde sur le territoire desservi par le service en difficulté. L'accès aux soins est ainsi toujours possible sur ce territoire grâce à l'articulation de ces différentes composantes de l'offre.

Plus largement, l'ARS a engagé, à la suite des premières assises régionales des urgences qui se sont tenues en mai dernier, une feuille de route visant à renforcer l'appui aux structures d'urgence franciliennes. Le plan d'action porte sur l'ensemble du champ des soins non programmés et vise à rassembler tous les acteurs concernés, à l'hôpital comme en ville, avec cette articulation et ce continuum d'offres de soins que vous évoquiez.

Trois points ont été retenus. D'abord, améliorer la répartition régionale des médecins en formation et étudier la démographie médicale et soignante. Ensuite, améliorer l'organisation au sein des structures et continuer à soutenir l'investissement pour la modernisation des dites structures. Enfin, mieux prédire les flux d'activité de soins non programmés, grâce notamment à l'intelligence artificielle. L'Agence régionale de santé d'Île-de-France va ainsi développer un outil de prédiction des soins non programmés à cet effet. L'objectif est de doter les professionnels de santé, les établissements de santé et l'ARS d'un outil permettant d'anticiper les flux d'activité pour optimiser l'organisation du système de santé et la mobilisation des ressources, au bénéfice de la permanence, de la qualité et de la proximité des soins pour les patients.

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Lavarde, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**Mme Christine Lavarde.** Merci, monsieur le secrétaire d'État. Je pense que les élus auront entendu que personne n'est favorable à la fermeture des urgences et que tout va être fait pour maintenir le service public. Il y a véritablement urgence à agir. Vous avez évoqué la tenue d'assises régionales

en mai dernier, soit il y a presque un an. Concrètement, on parle d'un sujet où il faut agir vite, puisque les personnes concernées sont parfois en urgence vitale.

#### ENTREPRISES ADAPTÉES

**M. le président.** La parole est à Mme Annick Billon, auteure de la question n° 613, adressée à Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées.

**Mme Annick Billon.** Madame la secrétaire d'État, après l'adoption de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel, la réforme de l'obligation d'emploi des personnes handicapées se poursuit en ce moment dans le cadre de la rédaction des décrets d'application, qui définiront les modalités de cette obligation d'emploi révisée.

Afin de favoriser l'emploi direct des personnes handicapées, la loi prévoit désormais que les contrats de sous-traitance passés par les entreprises ou collectivités avec les établissements et services d'aide par le travail, les ÉSAT, les entreprises adaptées, les EA, ou avec les travailleurs indépendants en situation de handicap, les TIH, qui représentent au total près de 250 000 travailleurs, ne pourront désormais plus être comptabilisés pour remplir leurs obligations d'emploi.

Le Gouvernement indique cependant que les futures modalités de calcul de recours à la sous-traitance seront définies dans le futur décret avec un objectif de neutralité financière. Or il existe de fortes inquiétudes quant à l'effet de cette réforme sur les donneurs d'ordre, qui ne seront désormais plus incités de la même manière à avoir recours à la sous-traitance. Il est à craindre que la réforme ne vienne directement fragiliser le travail des 250 000 personnes en situation de handicap, qui ont aujourd'hui accès à un travail grâce à l'accompagnement proposé par les établissements et services d'aides par le travail, les entreprises adaptées ou le statut de travailleur indépendant handicapé.

Aussi, pourriez-vous, madame la secrétaire d'État, indiquer concrètement comment le Gouvernement compte garantir également une neutralité financière pour les ÉSAT, EA et TIH, dont les activités pourraient être impactées directement et négativement par la réforme de l'obligation d'emploi des personnes handicapées ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées.** Madame la sénatrice Billon, vous m'interrogez sur l'impact de la réforme de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés sur le secteur adapté et protégé, qui emploie 110 000 travailleurs handicapés s'agissant des ÉSAT, et 40 000 travailleurs s'agissant des entreprises adaptées.

En effet, la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel a rénové cette obligation d'emploi des travailleurs handicapés. Elle va conduire, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, à mieux distinguer l'emploi direct et l'emploi indirect des personnes handicapées, non pour opposer ces deux formes d'emploi, mais bien pour pouvoir décompter, en toute transparence, ce qui est fait par les uns et par les autres. Ainsi, à compter de 2020, les entreprises ordinaires rendront bien compte, *via* leur déclaration annuelle, du nombre de travailleurs handicapés qu'elles emploient directement, quelle que soit la forme de cet emploi – CDD, stage, intérim, période de mise en situation professionnelle.

Muriel Pénicaud et moi-même avons veillé à ce que cette déclaration leur soit doublement facilitée.

D'abord, les règles de déclaration des effectifs handicapés seront identiques à celles qui sont utilisées par l'ensemble des autres obligations déclaratives. Il n'y avait aucune raison qu'un salarié employé à temps plein six mois de l'année soit décompté de manière différente selon qu'il était handicapé ou pas.

Ensuite, ces déclarations seront automatisées, *via* la déclaration sociale nominative, pour en finir avec les cinq formulaires actuels et la centaine de rubriques à renseigner – la complexité ne sera plus une excuse –, et pour rapprocher les règles entre secteur privé et secteur public.

Pour autant, je vous confirme, comme je l'ai fait vendredi dernier devant l'ensemble des directeurs d'ÉSAT réunis en colloque, que l'obligation d'emploi va continuer à être très fortement incitative pour le recours à la sous-traitance du secteur adapté et protégé. En effet, le montant des dépenses de sous-traitance, qui était jusqu'à présent transformé, de manière assez incompréhensible, il faut le reconnaître, en équivalent emplois pour l'entreprise commanditaire, pourra être déduit en valeur du montant de la contribution due par les entreprises qui n'atteignent pas la cible de 6 %.

Les concertations sont en cours, mais je veux vous dire que mon objectif est bien de continuer à simplifier le plus possible ce dispositif, par exemple, en arrêtant de valoriser différemment les achats selon le type de prestations ou la taille de l'entreprise. Il faut arrêter de couper les cheveux en quatre, car les acheteurs ont besoin de plus de lisibilité. Les conditions de déduction seront même plus avantageuses, les simulations effectuées par mes services ayant montré que le dispositif proposé permettrait aux entreprises de déduire, par le recours à la sous-traitance, 25 millions d'euros supplémentaires de leur contribution, soit près de 40 % de plus qu'aujourd'hui.

L'intention du Gouvernement est donc très claire : continuer de valoriser le recours à un secteur adapté et protégé, qui joue un rôle majeur dans les parcours d'emploi de quelque 150 000 travailleurs handicapés, et que nous entendons bien renforcer avec le doublement des emplois dans le secteur adapté d'ici à 2022. C'est l'engagement conclu le 12 juillet dernier avec l'Union nationale des entreprises adaptées, l'UNEA, Muriel Pénicaud, l'Unapei, l'Union nationale des associations de parents de personnes handicapées mentales et de leurs amis, l'APF France Handicap et moi-même. C'est un engagement que nous tiendrons et qui s'accompagne d'un effort financier du Gouvernement de plus de 500 millions d'euros et de 50 millions dédiés à la formation.

Madame la sénatrice, vous pouvez rassurer ce secteur qui fait partie de ces maillons indispensables à l'insertion professionnelle des personnes handicapées.

**M. le président.** La parole est à Mme Annick Billon, pour répondre à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Annick Billon.** Madame la secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse, apportée dans le temps imparti ! (*Sourires.*)

Je me félicite des engagements qui sont pris. L'objectif de décompte est important. L'automatisation et la simplification sont nécessaires. Au Sénat, nous y travaillons depuis de nombreuses années. Par ailleurs, le rapprochement des règles participe aussi de la simplification.

Concernant l'obligation d'emploi incitative, je vous remercie de vos éléments de réponse. Les établissements et services d'aide par le travail, les entreprises adaptées et les travailleurs indépendants attendaient cette précision.

#### SITUATION DES AMÉRICAINS ACCIDENTELS

**M. le président.** La parole est à Mme Jacky Deromedi, auteur de la question n° 646, adressée à M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères.

**Mme Jacky Deromedi.** Monsieur le secrétaire d'État, une solution pour les Américains accidentels doit rapidement être trouvée.

En effet, le moratoire qui exonère les banques européennes de leur obligation de collecter les *social security numbers* auprès de leurs clients identifiés « *US Person* » prendra fin au 31 décembre 2019.

C'est la raison pour laquelle la Fédération bancaire européenne a adressé, en août dernier, un courrier au département du Trésor américain afin de demander une solution permanente pour résoudre la question des Américains accidentels.

Si aucune solution n'est trouvée au 31 décembre, les banques européennes auront un choix cornélien à faire : soit enfreindre la directive européenne sur les services de paiement et prendre le risque de se voir attaquer devant la Cour de justice de l'Union européenne, soit enfreindre la législation américaine Fatca et risquer des pénalités de 30 % sur tous leurs flux financiers issus des États-Unis.

Le Parlement européen va adresser un courrier au Congrès américain pour l'alerter sur les problèmes rencontrés par les Américains accidentels.

La Commission des pétitions a examiné les allégations de violation par le Fatca des droits de l'Union et les effets extraterritoriaux des lois américaines dans l'Union européenne.

Selon un rapport de la Cour des comptes d'octobre 2017, le principe de réciprocité n'est pas mis en œuvre dans l'application de l'accord franco-américain du 14 novembre 2013. M. Jacob Lew, ancien secrétaire au Trésor américain, l'a confirmé.

L'Association des Américains accidentels poursuit son combat avec détermination.

Il m'a été par ailleurs signalé que les Américains accidentels sont confrontés à un problème de double imposition lié au passage au prélèvement à la source. L'année blanche les a affectés, en ce qu'ils n'ont pas eu d'impôt à payer sur une partie de leurs revenus français de 2018, ce qui veut dire qu'ils ne pourront pas bénéficier d'un crédit d'impôt aux États-Unis sur les revenus de l'année 2018. Ainsi, en 2019, ils seront redevables tout à la fois de l'impôt français sur les revenus 2019 et de l'impôt américain sur les revenus 2018.

Lors des derniers débats qui ont eu lieu, ici, sur cette question, le Gouvernement avait indiqué qu'il allait entreprendre des actions auprès du gouvernement américain et de notre représentation diplomatique à Washington.

Pourriez-vous nous dire si ces actions ont abouti ? Si tel n'est pas le cas, êtes-vous prêt à utiliser les moyens de pression dont vous disposez pour permettre à ces personnes de vivre dignement, avec une véritable identité ? Ce sont des Français avant tout, et vous leur devez assistance.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Madame la sénatrice Jacky Deromedi, je vous prie d'excuser l'absence du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, qui m'a chargé de vous répondre sur ce sujet.

Vous avez rappelé la situation extrêmement complexe des Américains accidentels, ces doubles nationaux franco-américains qui ont acquis automatiquement la citoyenneté américaine à leur naissance, sans pour autant avoir conservé de liens étroits avec les États-Unis.

Or la nationalité américaine, comme toute nationalité, entraîne des obligations, notamment fiscales. C'est la spécificité de la loi fiscale américaine qui les affecte, car ils ne se sont pas mis en conformité avec les obligations leur incombant en la matière du fait de leur nationalité américaine.

Par ailleurs, l'application de l'accord Fatca ne soulève aucune difficulté pour les binationaux franco-américains en général. On ne peut pas dire qu'ils sont victimes d'une discrimination. Conscients, cependant, des difficultés que ces doubles nationaux peuvent parfois rencontrer dans le cadre de l'application de l'accord Fatca, le ministère de l'Europe et des affaires étrangères et le ministère de l'économie et des finances ont entrepris plusieurs démarches, en particulier auprès des autorités américaines, afin de les accompagner dans la régularisation de leurs obligations auprès du second État dont ils ont la nationalité.

En effet, il n'appartient pas à la France d'indiquer à un autre État comment définir le lien qui unit ce dernier à son ressortissant. Si la France peut encourager les États-Unis à faciliter la procédure de mise en conformité des Américains accidentels, ce qu'elle fait de manière très active, elle ne peut donc être tenue pour responsable des difficultés pratiques dont l'origine ne lui est pas imputable.

Dans le même temps, les Américains accidentels, regroupés en association, ont attaqué l'État l'an dernier, demandant au Conseil d'État, par un recours pour excès de pouvoir, d'annuler les mesures de droit français d'application de l'accord Fatca, accord extrêmement important qui participe à l'éradication de l'évasion et de la fraude fiscales.

Le Gouvernement, quant à lui, continue son action pour porter assistance à ces doubles nationaux en suivant plusieurs voies. Nous avons commencé par établir une série de contacts : *via* notre ambassade à Washington, une mission interministérielle s'est rendue, à la fin du mois de mai 2018, aux États-Unis pour poursuivre les discussions avec les représentants de l'administration américaine. Ces échanges ont porté sur les moyens de faciliter les démarches auxquelles sont confrontés les Américains accidentels qui cherchent à régulariser leur situation vis-à-vis des autorités fiscales américaines ou à renoncer définitivement à cette citoyenneté. Nous nous employons à simplifier ces démarches et espérons parvenir à les rendre moins onéreuses que celles qui sont actuellement proposées, car telle est bien la difficulté que vous avez rappelée.

De même, après que les agents du ministère ont pris contact, début février, avec l'ambassade américaine à Paris, celle-ci s'est engagée à améliorer l'information à destination des Américains accidentels sur le site internet de l'ambassade. Elle veillera également à améliorer le système de récupération du numéro de sécurité sociale américain, indispensable en cas de démarche de régularisation.



Les échanges vont se poursuivre dans les prochains mois. Soyez assurée que nos administrations continueront de suivre très étroitement cette question.

Considérant qu'une action parallèle doit s'engager à l'échelon européen, nous avons souhaité nous concerter avec les autres pays européens dont certains ressortissants sont confrontés à des difficultés similaires. Cet effort a produit un premier résultat : ainsi, un courrier a été adressé, le 8 mai 2017, par la présidence de l'Union européenne au secrétaire américain au Trésor, appelant son attention sur les difficultés concrètes rencontrées. Il s'en est suivi un assouplissement de la transmission des numéros d'identification fiscale à l'*Internal Revenue Service*.

Il reste que les services de l'administration américaine, en particulier le département du Trésor, même quand ils sont sensibles à nos arguments et souhaitent faire évoluer la situation en faveur d'une simplification pour les Américains accidentels, de bonne foi, butent sur l'opposition d'un certain nombre de parlementaires américains, notamment des sénateurs qui sont réticents à tout changement législatif dans ce domaine.

En conséquence, l'aide qui pourra être apportée par les parlementaires français grâce aux contacts noués avec leurs homologues américains sera tout à fait utile et appréciable. Je sais, compte tenu de votre mobilisation sur ce sujet, que nous pourrions compter sur vous.

**M. le président.** Monsieur le secrétaire d'État, cette fois, je ne vous ai pas interrompu, mais j'espère que vous veillerez dorénavant à ne pas dépasser votre temps de parole.

#### MÉDECINE SCOLAIRE

**M. le président.** La parole est à M. Michel Amiel, auteur de la question n° 632, adressée à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

**M. Michel Amiel.** Monsieur le secrétaire d'État, par cette question, qui pourrait tout aussi bien concerner la ministre de la santé, je souhaitais attirer l'attention du ministre de l'éducation nationale sur la situation problématique de la médecine scolaire dans notre pays.

Alors que le Gouvernement a mis en place un reste à charge zéro, pour permettre aux Français les plus modestes d'avoir accès à une autonomie de relations avec l'extérieur, se concentrant sur leur capacité à entendre et à voir, je souhaitais alerter sur l'impossibilité dans laquelle peuvent se trouver certains de nos enfants à communiquer.

En effet, comment s'assurer de la capacité des enfants de nos écoles à bien entendre, donc, à bien comprendre, à bien voir, donc, à bien lire, ce qui constitue la base d'un apprentissage optimal, si la médecine scolaire n'est pas là pour dépister et évaluer leurs difficultés éventuelles ?

Si la loi prévoit que tous les enfants devraient faire l'objet, à leur arrivée en CP, d'un bilan de santé, moins de 25 % des enfants en ont effectivement fait l'objet, ce qui n'est pas une surprise pour un élu de terrain. L'élu local que j'ai été peut vous affirmer que mes collègues maires, comme mes confrères médecins, sont conscients et choqués du manque de moyens de plus en plus criant dans la médecine scolaire.

Le nombre de médecins scolaires atteint un point critique : 976 pour 12,5 millions d'élèves, soit 1 pour plus de 12 000 élèves, en sachant que, dans certains départements,

il n'en existe aucun. Le plus terrible est que ce sont bien évidemment les personnes les plus démunies qui souffrent le plus de cette situation.

Alors que la politique d'égalité d'accès à l'école fera prochainement l'objet d'une loi « pour une école de la confiance », il apparaît important de promouvoir la bonne santé des élèves afin de leur offrir les meilleures conditions d'apprentissage.

Je vous demande donc quelle est la position du Gouvernement face à la perte de chances subie par toute une génération d'écoliers, alors que la prévention a été choisie comme un point fort de « Ma santé 2022 ». Je souhaite connaître les mesures envisageables – je parle de mesures rapides et concrètes –, dans l'attente de nouveaux médecins scolaires.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État, pour deux minutes trente maximum.

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Monsieur le sénateur Michel Amiel, vous avez eu raison de rappeler les priorités de ce Gouvernement en matière de prévention pour la santé et de lutte contre les inégalités « à la racine ».

On le sait, l'inégalité sociale en matière de santé est très forte et frappe aujourd'hui de nombreux enfants sur le territoire. Nous assurons des missions de dépistage, de diagnostic, d'orientation vers des structures de soins et d'adaptation des contextes de vie scolaire aux besoins spécifiques de nos élèves. Surtout, nous avons conscience et prenons en compte l'importance et les répercussions de la santé sur la scolarité et, réciproquement, de la scolarité sur la santé de l'enfant.

Le déficit des médecins scolaires est un fait, vous l'avez rappelé. Ce n'est pas une question de moyens, car, ce qui est en cause, c'est l'attractivité de la profession, comme le montre la vacance d'un tiers des postes de médecins scolaires. Vous le savez, ces difficultés de recrutement de personnels médecins ne sont pas spécifiques à la médecine scolaire.

Des mesures, notamment financières, ont été prises pour revaloriser l'attractivité financière de cette profession. Elles commencent à porter leurs fruits, produisant déjà un frémissement visible et un certain nombre d'effets sur le terrain. Conscients qu'il nous faut évidemment poursuivre sur cette voie, nous réfléchissons à d'autres mesures financières de nature à remédier à cette situation.

Par ailleurs, pour développer l'attractivité de la profession, nous avons créé une formation spécialisée transversale, ou FST, de médecine scolaire. Elle s'adresse aux étudiants de troisième cycle des études de médecine inscrits en vue de l'obtention d'un diplôme d'étude spécialisée de pédiatrie, de médecine générale ou de santé publique. Les enseignements de la FST doivent débiter en novembre 2019. Le service sanitaire permettra également aux étudiants de découvrir cette profession dès le début de leurs études. Nous nous employons ainsi à renforcer l'attractivité de la médecine scolaire.

Par ailleurs, l'application numérique Esculape, outil moderne de suivi de la santé des élèves et d'organisation des visites avec l'aide des secrétaires médico-scolaires, a été déployée en 2017 dans toutes les académies afin de faciliter le travail des médecins et de disposer des données de santé.

La promotion de la santé en milieu scolaire s'intègre dans la stratégie nationale de santé 2018-2022, vous l'avez dit. Dans le plan national de santé publique « priorité prévention »,



deux mesures phares portent le développement d'écoles promotrices de la santé et le parcours de coordination renforcée santé-accueil-éducation pour les enfants de 0 à 6 ans.

Ces différentes actions vous montrent bien notre action, destinée à renforcer l'attractivité financière et à permettre aux futurs jeunes médecins de découvrir le métier de médecin scolaire dans le cadre de leur formation. Nous allons poursuivre dans cette voie, conscients qu'il s'agit d'un enjeu absolument fondamental pour la santé de nos enfants.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Amiel, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**M. Michel Amiel.** Monsieur le secrétaire d'État, nous partageons le même diagnostic. J'espère que les indications thérapeutiques que vous préconisez seront bien au rendez-vous.

#### FERMETURE DE CLASSES DANS L'OISE

**M. le président.** La parole est à M. Édouard Courtial, auteur de la question n° 639, adressée à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

**M. Édouard Courtial.** Monsieur le secrétaire d'État, s'il y a un principe qui me semble fondamental concernant l'école de la République et sur lequel, j'en suis sûr, nous pouvons nous entendre, c'est bien celui d'une égalité des chances entre les écoliers de l'école des villes et ceux de l'école des campagnes.

Si la première a des difficultés réelles et sérieuses, la seconde a, elle aussi, de nombreux défis à relever, parmi lesquels, notamment, le recrutement des professeurs, les difficultés de financement par les communes, confrontées à la fois aux baisses des dotations et à des classes parfois surchargées.

Or, comme pour la rentrée 2018, sur les cinquante fermetures de classes annoncées dans l'Oise pour la rentrée 2019, une grande majorité concerne des écoles rurales tandis que les ouvertures se situent, pour une large part, dans les villes.

Vous ne manquerez pas de nous indiquer que le taux d'encadrement augmente, mais il cache, en réalité, une grande disparité territoriale et permet, surtout, d'assurer le dédoublement des classes de CP et de CE1 dans les REP et les REP+.

Aussi, afin d'éviter une rupture d'égalité et pour tirer l'école de la République vers le haut au bénéfice de tous les élèves, où qu'ils résident sur le territoire, je vous invite à vous saisir de la proposition de loi que j'ai déposée, qui crée des « REP ruraux » et permet aux élus de se faire entendre sur ce sujet.

Cette mesure vise non pas à opposer les écoles, ce qui serait une erreur, mais, au contraire, à prendre en compte les spécificités de « l'école des champs » afin que la politique éducative ne soit pas une réplique des vases communicants, où ce que l'on donne à l'un on le prend à l'autre.

Elle a également l'avantage de mettre à bas la logique démographique purement comptable, qui ne permettra plus, demain, à nos campagnes d'attirer des familles et empêchera celles qui y vivent d'y rester, faute d'école.

Enfin, ce dispositif récompense les investissements parfois très importants que les communes ont consentis pour maintenir l'école ou créer un regroupement pédagogique intercommunal.

Comme ancien maire, je sais ce que représente une école dans un village : un gage d'avenir !

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Monsieur le sénateur Courtial, vous avez raison, cette question de l'école, notamment de l'école rurale, est absolument centrale dans le pacte républicain. Une école, c'est souvent ce qui anime aujourd'hui un village. On le sait, une classe ou une école qui ferme, même si le cas est heureusement assez rare, cela peut avoir un impact sur tout un bassin de vie. C'est la raison pour laquelle nous portons, comme vous l'avez dit, une attention extrêmement particulière sur la question du taux d'encadrement.

Compte tenu du fait démographique, un certain nombre de territoires perdent des élèves quand d'autres en gagnent, ce qui impose d'adapter l'encadrement en fonction de cette réalité. Pour autant, Jean-Michel Blanquer et moi-même avons refusé de l'adapter de manière strictement statistique et comptable.

Alors que la baisse démographique s'est traduite par une baisse de 35 000 élèves dans le premier degré public à la rentrée 2018, dans le même temps, nous avons créé 3 881 emplois de professeurs des écoles. Alors qu'une stricte application de la baisse démographique aurait conduit à supprimer 1 438 postes, nous avons choisi, au contraire, d'en créer. Le taux d'encadrement s'améliore et est aujourd'hui en progression partout sur le territoire. Dans les territoires les plus ruraux, il reste nettement supérieur à celui qui est appliqué en zone urbaine.

Vous l'avez dit, la définition de cette politique pose un enjeu et des questions. Je peux y répondre en vous proposant deux perspectives. D'abord, le grand débat national, au cours duquel ce sujet de l'école dans la ruralité est remonté très fortement. J'imagine que tel était aussi le cas dans l'Oise où j'étais, hier, en déplacement et où j'ai pu rencontrer un certain nombre d'acteurs.

Ensuite, la mission que nous avons confiée à Mme Ariane Azéma, inspectrice générale de l'éducation nationale, et à M. Pierre Mathiot, professeur des universités, pour étudier cette question « École et territoires » et se demander comment redéfinir nos politiques scolaires en fonction des différences entre territoires. Cette mission rendra ses conclusions avant l'été 2019. Je pense que nous pourrions nous en inspirer pour prendre un certain nombre de décisions afin d'adapter notre politique en la matière.

**M. le président.** La parole est à M. Édouard Courtial, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**M. Édouard Courtial.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous ai entendu évoquer l'amélioration du taux d'encadrement ; je m'y attendais et l'avais annoncé en posant ma question. Je veux redire que les disparités territoriales s'accroissent. C'est d'ailleurs, vous l'avez noté, l'un des grands sujets qui remontent régulièrement à l'occasion du débat national.

Je vous renvoie à ce que disait le Président de la République en juillet 2017 : « Les territoires ruraux ne peuvent plus être la variable d'ajustement, il n'y aura plus aucune fermeture de classe dans les zones rurales ».

J'espère que des actes suivront bientôt la parole !

## AVENIR DE L'ORIENTATION DANS L'AINES

**M. le président.** La parole est à M. Yves Daudigny, auteur de la question n° 665, adressée à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

**M. Yves Daudigny.** Monsieur le secrétaire d'État, ma question porte sur l'avenir de l'orientation dans l'Aisne.

Hétérogène, la carte des centres d'information et d'orientation, les CIO, dans l'Aisne est le fruit de l'histoire locale, de partenariats noués, d'engagements passés forts du conseil général.

Cinq des six CIO étaient ainsi hébergés dans les locaux propriétés du département. Aujourd'hui, des menaces pèsent sur les deux derniers CIO encore dans cette situation, ceux de Tergnier et Hirson. Le premier devrait être ventilé dans les établissements scolaires du secteur et rattaché à Saint-Quentin. Le second dessert, à partir d'Hirson, où il est implanté, sept collèges publics, un lycée général, un lycée professionnel, un lycée agricole, une maison familiale rurale, les établissements privés de Thiérache.

En moyenne annuelle, ce CIO d'Hirson conseille et accompagne 800 personnes. Il réalise une quarantaine de validations des acquis de l'expérience et travaille avec un peu moins d'une centaine de décrocheurs, dont 30 % ont repris des études, 18 % bénéficient du programme Compétences+ et autant ont trouvé une solution auprès de la mission locale.

Sur ce territoire rural, en fragilité économique et sociale, et ce malgré les engagements forts des collectivités locales, la proximité répond au récurrent problème d'absence de mobilité. Le démantèlement du CIO d'Hirson, par ailleurs ouvert durant les vacances, marquerait une rupture supplémentaire avec l'égalité territoriale. Il est donc essentiel de maintenir à Hirson les services d'information et d'orientation dans un point d'accueil physiquement indépendant des établissements scolaires.

Monsieur le secrétaire d'État, la question est donc posée de la confirmation, à Hirson, de ce point d'accueil indépendant, de l'avenir des agents concernés, de la prise en charge des frais assumés jusque-là par le conseil départemental. L'enjeu est bien le maintien d'un service public dont chacun s'accorde à saluer la nécessité et l'efficacité.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Monsieur le sénateur Yves Daudigny, vous l'avez dit, l'orientation est un sujet majeur. Elle a en effet été trop longtemps un facteur d'inégalités, notamment sociales, qui frappent des jeunes pas forcément munis du « capital familial » ou de l'environnement apte à leur dispenser les bons conseils en matière d'orientation.

Notre volonté est d'être plus efficace. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a souhaité transformer l'orientation afin que chaque élève puisse réussir et s'insérer dans le monde professionnel et la société en ayant accès à la même information, une information claire et assortie d'un accompagnement personnalisé.

Cet objectif passe par un nouveau partage de compétences entre l'État et les régions pour une meilleure éducation à l'orientation dès le collège. Ce partage a été défini par la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel : les régions, qui sont au contact du tissu économique et des

opportunités de l'avenir, ont désormais la responsabilité d'organiser des actions d'information auprès des élèves sur les métiers et les formations. L'État conserve, quant à lui, une compétence pleine et entière dans la définition, au niveau national, de la politique d'orientation des élèves et des étudiants. Il continue de prendre les décisions d'orientation et d'affecter les élèves.

Dans ce contexte, notre objectif prioritaire est que l'État concentre son action dans les établissements scolaires pour renforcer l'accompagnement de proximité des élèves et des équipes pédagogiques, et parvenir à un maillage territorial plus fin.

Certains constats témoignent d'une dynamique déjà enclenchée en faveur d'un investissement plus important des personnels dans les établissements. Ainsi, le public scolaire et étudiant est majoritairement reçu en établissement – à hauteur de 76,2 % pour la période 2016-2017. De plus, près de 75 % de l'activité des psychologues de l'éducation nationale, les PsyEN, se déroulent dans les établissements publics du second degré.

La nouvelle responsabilité des régions en matière d'information sur les formations et les métiers ainsi que l'objectif de renforcer l'accompagnement de proximité dans les établissements scolaires impliquent un resserrement progressif de la carte des CIO.

Il y a une situation dont nous avons en quelque sorte hérité. Après le désengagement financier de certains conseils départementaux, un tel resserrement est déjà enclenché depuis 2013. L'État s'est engagé, en 2016, à prendre à sa charge 373 implantations au niveau national, dont 12 pour l'académie d'Amiens, soit 4 CIO pour chaque département qui compose l'académie.

Ainsi, dans le département de l'Aisne, 4 CIO sont pris en charge par l'État : Château-Thierry, Soissons, Saint-Quentin et Laon. Ce maillage s'appuie sur le nombre d'élèves scolarisés par CIO sur les bassins d'emploi et de formation. Il tient compte des contraintes de transport et de distance. Il permet de conserver des structures d'accueil ouvertes à tous et d'assurer la prise en charge des publics spécifiques – les élèves nouvellement arrivés en France, les jeunes décrocheurs, les apprentis, les élèves de l'enseignement agricole ou privé, autant de catégories qui ne sont pas forcément scolarisées dans les établissements bénéficiant de cet accompagnement personnalisé.

Au-delà des implantations financées par l'État, que j'ai énumérées pour ce qui concerne le département de l'Aisne, la carte peut évidemment intégrer des implantations supplémentaires, sous forme de points d'accueil – vous avez mentionné celui d'Hirson – financés par une ou plusieurs collectivités locales afin d'accroître le maillage territorial.

C'est la responsabilité des collectivités locales. Pour sa part, l'État s'engage sur les 4 CIO à sa charge. À partir de là, nous souhaitons que les collectivités locales continuent de s'impliquer fortement dans ces questions d'orientation.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Daudigny, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**M. Yves Daudigny.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de cette réponse très complète, mais pas totalement rassurante.

Je veux rappeler que le Président de la République a signé, le 7 novembre 2018, à Sars-Poteries, un pacte incluant de nombreuses mesures touchant l'éducation pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, territoire aujourd'hui très fragile.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous entends souvent vous exprimer à la télévision avec beaucoup de conviction. Je souhaite que vous mesuriez combien ce sujet du CIO d'Hirson, qui, certes, n'est pas un grand sujet, participe tout de même, d'une certaine façon, à la déstructuration de la proximité et à la mutilation des territoires.

#### SCOLARITÉ OBLIGATOIRE À TROIS ANS

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Lherbier, auteur de la question n° 677, adressée à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

**Mme Brigitte Lherbier.** Monsieur le secrétaire d'État, le projet de loi, intitulé « pour une école de la confiance », qui vient d'être débattu à l'Assemblée nationale, va rendre obligatoire l'école dès l'âge de 3 ans. Il soulève de nombreuses questions chez les parents, dans le corps enseignant et parmi les maires.

Dans ma ville de Tourcoing – où vous êtes venu récemment, monsieur le secrétaire d'État –, de nombreux enfants sont scolarisés tardivement pour la première fois. Cette scolarisation d'enfants avancés en âge pose évidemment des difficultés d'adaptation.

Le cadre éducatif de ces enfants est souvent dépourvu de stimulants intellectuels, limités à la sphère de l'appartement de zone urbaine, n'ayant que la télévision pour seul horizon.

Nous comprenons parfaitement l'intention louable de scolariser les enfants très jeunes, pour qu'une fois arrivés au CP ceux-ci disposent du savoir-être nécessaire à l'assimilation des apprentissages et éviter le décrochage scolaire si fréquent dans les secteurs économiquement difficiles.

Cependant, cette scolarisation obligatoire dès 3 ans doit se faire en respectant l'horloge biologique des enfants. On ne peut pas faire subir à un enfant de 3 ans le même rythme qu'à un enfant de 6 ans. De très nombreux parents choisissent de garder leurs enfants l'après-midi : ces derniers vont à l'école maternelle le matin et font la sieste à la maison l'après-midi. Si l'école devient obligatoire à 3 ans, il est plus que nécessaire de l'adapter aux tout-petits.

Vous fermez des classes en milieu rural. Les maires de nos circonscriptions sont inquiets des restrictions budgétaires de votre ministère.

La scolarisation dès 3 ans a un coût pour assurer de bonnes conditions matérielles d'accueil, telles qu'un local adéquat ou une adaptation des locaux et un équipement en matériel spécifique pour la sieste, définies en accord avec la collectivité compétente.

Les coûts liés à cette nouvelle obligation devraient être pris en charge par les communes dès la rentrée 2019, lesquelles vont logiquement devoir mettre la main à la poche. Les gouvernements précédents ont grevé lourdement leur budget en se désengageant. Le Gouvernement a supprimé leur autonomie budgétaire en faisant disparaître la taxe d'habitation. Dans ce contexte, rendre l'instruction obligatoire dès 3 ans risque d'avoir un effet direct et important sur le financement des écoles privées par les communes.

Monsieur le secrétaire d'État, l'école obligatoire à 3 ans ne sera un succès qu'à la double condition de mettre les moyens nécessaires pour pouvoir accueillir dignement les enfants tout en s'adaptant à leur rythme et de tolérer une assiduité adaptée au jeune âge de l'enfant.

Pouvez-vous nous dire quelles sont les intentions du Gouvernement à ce sujet ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Madame la sénatrice Brigitte Lherbier, vous posez une question extrêmement importante, celle de l'instruction à l'âge de 3 ans, mesure qui a été votée. Pour vous avoir rencontrée dans votre département du Nord, je sais votre mobilisation sur ces sujets d'éducation.

On peut d'abord s'accorder sur le fait que c'est un grand progrès d'abaisser l'instruction obligatoire à l'âge de 3 ans, un progrès qui s'inscrit dans la lignée des mesures républicaines successives prises en faveur de l'école depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, afin de garantir à chaque enfant un égal droit d'accès à l'instruction.

L'article 2 du projet de loi pour une école de la confiance, qui viendra prochainement en discussion devant le Sénat, vise donc à rendre l'instruction obligatoire dès 3 ans. C'est la concrétisation de notre ambition pour l'école et d'un engagement de campagne du Président de la République visant à élever le niveau général des élèves et à améliorer la justice sociale.

L'école maternelle est le lieu où épanouissement et premiers apprentissages font alliance.

La qualité de vie de l'enfant à l'école – quel que soit le nombre d'heures qu'il y passe – est un sujet essentiel, d'ores et déjà consacré par le code de l'éducation dans ses grands principes. L'école maternelle sait s'adapter aux possibilités cognitives des élèves et à leurs besoins physiologiques afin de créer les meilleures conditions d'apprentissage. Les emplois du temps des élèves sont pensés par les équipes enseignantes dans une progression qui ménage les temps de repos et les temps d'apprentissage et rend ainsi possible une fréquentation de tous les élèves sur la totalité du temps scolaire dès 3 ans.

Dans de nombreuses écoles, l'organisation de la sieste se fait déjà avec toute la souplesse nécessaire à la prise en compte des besoins de chaque enfant. Des aménagements seront prévus dans l'organisation de la scolarité, pour répondre à votre préoccupation.

La formation des professeurs des écoles sera renforcée pour une meilleure prise en compte des besoins des élèves à l'école maternelle, notamment avec la mise en place de conditions scolaires sécurisantes, si nécessaires à leur épanouissement.

Les conditions de l'abaissement de l'âge de l'instruction obligatoire sont donc réunies afin d'accueillir, dans les meilleures conditions, chaque enfant de la République.

Vous posez également la question du coût pour les collectivités locales.

L'abaissement de l'âge de l'instruction obligatoire à 3 ans correspond à une extension de compétence des collectivités territoriales. En vertu de l'article 72-2 de la Constitution, une telle extension doit faire l'objet d'un accompagnement financier de l'État, dont les modalités seront prochainement précisées par un décret en Conseil d'État.



Pour les communes qui connaîtront une augmentation de leurs charges au titre de l'enseignement primaire pour l'année scolaire 2019-2020, les dépenses supplémentaires qui auront été générées par la présente mesure et qui seront constatées à l'issue de la rentrée scolaire feront l'objet d'un accompagnement financier de l'État avec un versement annuel pérenne.

Il sera versé, selon les situations locales, soit à la commune, soit à un syndicat intercommunal ou à une intercommunalité, à qui la compétence de scolarisation a été confiée. J'espère vous avoir rassurée sur ce point.

SCOLARISATION DES ÉLÈVES HANDICAPÉS DANS LE  
PREMIER DEGRÉ

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Bas, auteur de la question n° 601, adressée à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

**M. Philippe Bas.** Monsieur le secrétaire d'État, ma question intéresse l'intégration des enfants handicapés à l'école de la République.

Depuis la loi de 2005, les enfants handicapés vont, par exception, dans l'éducation spéciale et, par principe, plutôt dans les écoles que fréquentent tous les autres enfants.

J'ai constaté que, dans la manière de décompter le nombre d'élèves d'une école pour attribuer les postes d'enseignant l'année suivante, on ne compte pas les enfants handicapés inscrits dans des classes appelées ULIS, pour Unités localisées pour l'inclusion scolaire, qui sont des classes d'intégration. Cela emporte des conséquences : le fait de ne pas les compter, alors que le nombre d'élèves dans le monde rural est un petit peu juste, a pour effet de diminuer le nombre d'enseignants dans des écoles qui ont, par ailleurs, une ULIS, comme cela limite les possibilités d'intégrer les enfants handicapés dans les différentes classes de l'école de la République.

C'est la raison pour laquelle je voulais vous demander si des instructions pourraient être données pour faire en sorte de tenir compte des enfants handicapés des ULIS dans le décompte des élèves de nos écoles primaires afin d'améliorer la qualité de leur encadrement.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Gabriel Attal,** *secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.* Monsieur le sénateur Philippe Bas, comme vous l'avez dit, c'est la mission de l'école d'accueillir tous les élèves, sans aucune distinction.

Le très bel article L.111-1 du code de l'éducation prévoit que « le service public de l'éducation [...] contribue à l'égalité des chances et à lutter contre les inégalités sociales et territoriales en matière de réussite scolaire et éducative. [...] Il veille à l'inclusion scolaire de tous les enfants, sans aucune distinction. »

Le Gouvernement est particulièrement mobilisé sur la question. Sophie Cluzel, qui était au banc du Gouvernement il y a quelques instants, l'aurait affirmé, comme je le fais. Elle est elle aussi très mobilisée. Quand on parle de « service public du handicap », qui sont des mots très forts, cela a un impact très important sur les ambitions de l'éducation nationale.

L'Unité localisée pour l'inclusion scolaire, cette fameuse ULIS, offre aux élèves en situation de handicap la possibilité de poursuivre en inclusion dans les autres classes des apprentissages adaptés à leurs potentialités et à leurs besoins, et d'acquérir des compétences sociales et scolaires.

Il s'agit d'un dispositif dont l'organisation pédagogique est adaptée aux besoins des élèves qui en bénéficient. Cette organisation permet de mettre en œuvre le projet personnalisé de scolarisation de chaque élève.

Dans le premier degré, l'effectif d'une ULIS est limité à 12 élèves, qui sont inscrits dans une classe de référence correspondant au plus près de leur classe d'âge. Ces élèves sont tous pris en compte dans les effectifs globaux de l'école.

Jusqu'à présent, les élèves bénéficiant d'une ULIS n'étaient pas comptabilisés dans les effectifs de leur classe de référence, car l'ULIS était considérée comme une classe à part entière.

Cela permettait de prendre en compte la spécificité des écoles concernées dans le régime de décharge dont bénéficiait le directeur. C'était donc une mesure plus favorable permettant au directeur de consacrer plus de temps à l'établissement.

Désormais, l'ULIS est considérée comme un « dispositif » et les élèves sont donc « répartis » comptablement dans les classes ordinaires. Depuis la rentrée scolaire 2018-2019, l'évolution du système d'information, ONDE, permet en effet la prise en compte des élèves d'ULIS-école dans leur classe de référence.

Pour répondre à votre question, les rectrices et recteurs s'assurent évidemment que les directeurs académiques des services de l'éducation nationale portent une attention particulière aux écoles dans lesquelles sont implantés des dispositifs ULIS lors des opérations de carte scolaire. La prise en compte de ces élèves dans l'évolution de la carte scolaire prend ainsi pleinement en compte les objectifs d'éducation inclusive.

Nous sommes tout à fait attentifs aux difficultés que vous avez évoquées, qui pourraient survenir dans la prise en compte, dans la carte scolaire, de ces classes ULIS, afin que les élèves soient véritablement comptabilisés pour éviter un impact sur les établissements concernés.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Bas, pour répondre à M. le secrétaire d'État

**M. Philippe Bas.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse. Je pense que, à partir de ce rappel très opportun des nécessités de bien prendre en compte les élèves handicapés de nos ULIS dans le décompte de l'ensemble des élèves de l'école, on arrivera à maintenir le nombre d'enseignants permettant le bon accueil de tous les élèves.

PIÈCES D'IDENTITÉ AUTORISÉES POUR VOTER

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Procaccia, auteur de la question n° 655, adressée à M. le ministre de l'intérieur.

**Mme Catherine Procaccia.** Monsieur le secrétaire d'État, ma question porte sur l'arrêté du 16 novembre dernier modifiant la liste des pièces d'identité qui peuvent être présentées pour voter.

Dorénavant, non seulement les passeports et cartes d'identité devront être périmés depuis moins de cinq ans, mais en outre seuls les nouveaux permis de conduire, au format « Union européenne », seront acceptés, alors que la plupart



des Français n'utilisent que le permis rose à trois volets, pour le remplacement duquel, d'ailleurs, on leur permet d'attendre 2032.

Que comptez-vous faire pour informer rapidement les citoyens, les élus et les bénévoles, très nombreux, qui tiennent les 70 000 bureaux de vote ?

Surtout, allez-vous prendre des dispositions spécifiques pour les personnes âgées ? Un grand nombre d'entre elles ne voient pas l'utilité de remplacer leur carte d'identité et manipulent très mal internet, où se prennent les rendez-vous. Sans parler de celles qui vivent en Ehpad, pour lesquelles il est quasiment impossible, en tout cas financièrement, de faire réaliser une photographie sécurisée.

Enfin, s'agissant des cartes nationales d'identité, le délai de cinq ans court-il à compter de la date d'expiration portée sur la carte ou de la fin de la période de validité, désormais allongée de cinq ans ?

Je m'étonne de cette décision prise à quelques mois des élections européennes et de manière unilatérale : monsieur le secrétaire d'État, par quels motifs est-elle justifiée ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Madame la sénatrice Catherine Procaccia, vous soulevez une question effectivement très importante ; élu local moi aussi – je l'ai été avant d'être député –, ancien assesseur dans des bureaux de vote, je mesure l'importance de l'enjeu, s'agissant notamment des personnes âgées, ainsi que la nécessité de règles claires et d'une bonne communication, notamment en direction des élus locaux.

La mise en place du répertoire électoral unique nécessitait une révision de l'arrêté du 12 décembre 2013 précisant les pièces permettant de justifier de son identité au moment du vote, ainsi que celles qui sont admises pour l'inscription sur les listes électorales.

S'agissant de la pièce justificative de l'identité de l'électeur, il a été jugé essentiel que le titre traditionnellement autorisé comporte une photographie, afin de permettre un contrôle effectif par le président du bureau de vote.

Le même objectif de lutte contre la fraude a conduit à fixer à cinq ans la limite de péremption des cartes nationales d'identité et des passeports, suivant la règle qui prévaut généralement pour les réglementations édictées par le ministère de l'intérieur.

Pourront donc voter les électeurs munis d'une carte d'identité délivrée, au plus, vingt ans avant le scrutin, ou d'un passeport délivré, au plus, quinze ans plus tôt. Il sera toutefois demandé aux maires d'appliquer cette règle avec discernement, notamment lorsque les traits de la personne figurant sur le document d'identité sont aisément reconnaissables.

En ce qui concerne le permis de conduire, l'arrêté se borne à reprendre la terminologie européenne prévue par le décret du 9 novembre 2011 transposant la directive européenne du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire. Au moment du vote, l'électeur pourra continuer de présenter un permis de conduire en carton rose jusqu'en 2033 – ce qui laisse un peu de marge...

Ces précisions figureront expressément dans la circulaire qui sera prochainement diffusée aux maires en vue de l'organisation des élections européennes.

Ainsi, ces nouvelles dispositions ne remettent pas en cause l'équilibre visant à offrir à l'électeur un nombre important de moyens de justifier de son identité, dans le but de favoriser sa participation, tout en garantissant un juste contrôle de cette identité, afin de limiter les risques de fraude en matière électorale.

De plus, le décret paru le 16 novembre dernier, en même temps que le corpus réglementaire nécessaire à la mise en œuvre du répertoire électoral unique, laisse à tous les acteurs du processus électoral un temps d'adaptation raisonnable.

Madame la sénatrice, j'espère vous avoir apporté les précisions que vous souhaitiez de la manière la plus claire possible.

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Procaccia, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**Mme Catherine Procaccia.** Monsieur le secrétaire d'État, vous parlez d'une nouvelle circulaire : pourquoi ne pas abroger l'ancienne ?

Par ailleurs, vous dites : nous aurons le temps. Mais savez-vous combien de temps il faut pour obtenir une pièce d'identité ? En région parisienne, parfois un mois, voire un mois et demi !

Pour ce qui est des personnes âgées, vous ne m'avez pas répondu, si bien que je m'interroge : ces dispositions prises sans que l'on sache pourquoi ne sont-elles pas destinées à « éliminer » un certain nombre de personnes âgées, très mécontentes des décisions du Gouvernement, notamment au sujet de la CSG ? (*M. le secrétaire d'État s'exclame.*)

En matière d'information, des villes, comme Saint-Maur-des-Fossés, diffusent déjà des renseignements pratiques.

Vous parlez de vingt ans, mais, dans la circulaire, il est question de cinq ans : la confusion est totale... Quant à laisser le président du bureau de vote décider si la photographie représente bien l'électeur ou non, c'est discriminatoire : ce sera le droit de vote à la tête du client !

#### ENLÈVEMENT DES ÉPAVES EN L'ABSENCE DE FOURRIÈRE

**M. le président.** La parole est à M. Alain Cazabonne, auteur de la question n° 600, adressée à M. le ministre de l'intérieur.

**M. Alain Cazabonne.** Monsieur le secrétaire d'État, ma question vient du désarroi qu'éprouvent, en Gironde, les maires de centaines de villes semi-rurales devant des véhicules qui devraient être éliminés : en l'absence de fourrière, ces maires font face à de grandes difficultés administratives et réglementaires.

En particulier, ils ne peuvent pas obtenir l'accord du propriétaire ni la carte grise, pourtant nécessaires pour détruire le véhicule.

Que doivent-ils faire, et sur quoi peuvent-ils s'appuyer pour éliminer ces véhicules, qui non seulement occupent de la place, mais peuvent également être dangereux ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Monsieur le sénateur Alain Cazabonne, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence du ministre de l'intérieur, qui m'a chargé de vous répondre.

En matière de véhicules abandonnés, le maire peut rencontrer trois cas de figure.

S'agissant d'abord des véhicules en voie d'épavisation, s'ils sont privés d'éléments indispensables à leur utilisation normale et ne peuvent être immédiatement réparés, ils peuvent être mis en fourrière et livrés à la destruction à la demande du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent. Si la commune ne dispose pas de fourrière, ces véhicules terminent dans une fourrière gérée par l'État. Si le propriétaire du véhicule est connu, il doit rembourser les frais d'enlèvement, ainsi que les frais de garde en fourrière; s'il est inconnu, ces frais incombent à l'autorité de fourrière.

Il y a ensuite le cas des épaves : lorsqu'il est constaté qu'un véhicule stocké sur la voie ou le domaine public semble privé des éléments indispensables à son utilisation normale et ne peut être immédiatement réparé, le maire enjoint le titulaire du certificat d'immatriculation de ce véhicule de le remettre en état de circuler ou de le transférer dans un centre de véhicules hors d'usage agréé, dans un délai qui ne peut être inférieur à dix jours, sauf en cas d'urgence.

Si la personne ne respecte pas le délai imparti, le maire a recours à un expert en automobile pour déterminer, aux frais du titulaire du certificat d'immatriculation lorsqu'il est connu, si le véhicule est techniquement réparable : si c'est le cas, le maire procède à la mise en fourrière du véhicule; dans le cas contraire, il procède à l'évacuation d'office du véhicule vers un centre de véhicules hors d'usage agréé, aux frais du titulaire du certificat d'immatriculation.

Enfin, certains véhicules peuvent constituer des déchets au sens de l'article L. 541-1-1 du code de l'environnement. Face à cette situation, le maire peut mettre en demeure le dernier propriétaire connu de prendre les mesures nécessaires pour que l'épave soit retirée.

À l'issue d'un délai d'un mois, si l'épave n'a pas été enlevée, le maire peut faire procéder d'office à l'enlèvement du véhicule et à son transfert dans un centre de véhicules hors d'usage agréé. Cette opération est toutefois réalisée aux frais de la commune, en l'absence de propriétaire connu.

Telles sont, monsieur le sénateur, les précisions que le ministre de l'intérieur m'a demandé de vous communiquer.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Cazabonne, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**M. Alain Cazabonne.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, pour cette réponse extrêmement détaillée – et néanmoins brève, ce qui nous fait gagner un peu de temps, monsieur le président!

**M. le président.** Monsieur le secrétaire d'État, mon cher collègue, je vous en sais gré!

#### SÉCURISATION DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

**M. le président.** La parole est à Mme Nathalie Delattre, auteure de la question n° 631, adressée à M. le ministre de l'intérieur.

**Mme Nathalie Delattre.** Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite vous interroger sur l'avenir du fonds interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation, le FIPDR.

L'article 5 de la loi du 5 mars 2007 a créé ce fonds afin de « financer la réalisation d'actions dans le cadre des plans de prévention de la délinquance et dans le cadre de la contractualisation mise en œuvre entre l'État et les collectivités territoriales en matière de politique de la ville ».

Dans les faits, une partie substantielle de ce fonds a été consacrée à la sécurisation d'établissements scolaires, ne relevant souvent pas de la politique de la ville.

C'est la circulaire commune des ministres de l'éducation nationale et de l'intérieur du 29 septembre 2016, complétée par l'instruction du 5 avril 2017 et prolongée en 2018, qui a mis en place l'utilisation d'une partie du FIPDR pour financer la sécurisation des écoles. Les demandes de financement ont été arbitrées par les préfets de région, dans le cadre d'une enveloppe régionale de crédits dédiée.

Ainsi, les collectivités territoriales, associations, sociétés ou organismes propriétaires d'établissements scolaires publics ou d'établissements privés sous contrat ont pu se voir attribuer une aide au financement de la sécurisation périmétrique des bâtiments – vidéoprotection, portail, barrière, clôture, notamment – ou de la sécurisation volumétrique de ceux-ci, à hauteur de 20 % à 80 % du montant des opérations réalisées.

De tels investissements s'appuient directement sur le plan particulier de mise en sécurité des écoles concernées ou sur le diagnostic de sûreté dressé par les référents *ad hoc* de la police ou de la gendarmerie.

En 2018, ce volet du fonds interministériel a été rapidement épuisé, tant et si bien qu'un très grand nombre de communes candidates n'a pu se voir attribuer une telle subvention. Aujourd'hui, certains services de l'État proposent aux maires de monter des dossiers pour 2019, en attendant la circulaire nationale du ministre de l'intérieur.

Monsieur le secrétaire d'État, cette circulaire est-elle en préparation? Quel montant de crédits allez-vous y consacrer? Allez-vous compenser la sous-évaluation de l'enveloppe 2018 et ainsi répondre aux demandes plus que légitimes des communes?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Madame la sénatrice Nathalie Delattre, je vous sais particulièrement mobilisée sur les questions scolaires; vous étiez d'ailleurs au côté de Jean-Michel Blanquer dans votre département vendredi dernier.

En 2016, dans un contexte de menace terroriste, le ministre de l'intérieur et la ministre de l'éducation nationale d'alors ont décidé de mobiliser un abondement exceptionnel de 50 millions d'euros sur le fonds interministériel de prévention de la délinquance pour la sécurisation des écoles et des établissements scolaires.

Dans ce cadre, 10 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 3 millions d'euros de crédits de paiement ont été ouverts par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2016, sous la forme d'un report sur la gestion 2017. La loi de finances initiale pour 2017 a ouvert 25 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 15 millions d'euros de crédits de paiement. Dans le cadre de la programmation initiale pour 2018, 6,9 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 10,8 millions d'euros de crédits de paiement ont été prévus.

Depuis 2016, ce sont ainsi 38,02 millions d'euros qui ont été engagés, et 32,22 millions d'euros effectivement payés. Cet effort exceptionnel a permis de financer 6 504 établissements: l'ensemble des départements métropolitains ont été

concernés, à l'exception des Hautes-Alpes et du Loiret ; outre-mer, 88 établissements ont été aidés, en Guadeloupe, à la Martinique et à La Réunion.

Sur ces 6 504 établissements, 5 728 sont publics – 5 283 écoles maternelles et primaires, 402 collèges et 43 lycées – et 776 sont des écoles privées, dont 742 écoles catholiques, 26 écoles juives et 8 écoles musulmanes.

Madame la sénatrice, le ministre de l'intérieur m'a chargé de vous annoncer qu'un effort particulier était prévu cette année : le montant de la dotation sera porté à 12 millions d'euros, ce qui permettra de clore l'engagement annoncé à l'été 2016.

Nous restons particulièrement mobilisés sur cet enjeu majeur. Ainsi, un plan interministériel de lutte contre les violences scolaires, comportant un versant sur la sécurisation des établissements, sera prochainement présenté par les ministres, dans le sillage des annonces faites en décembre dernier par Jean-Michel Blanquer.

#### NOMBRE RECORD DE CAMBRIOLAGES EN 2017

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Dumas, auteure de la question n° 560, adressée à M. le ministre de l'intérieur.

**Mme Catherine Dumas.** Monsieur le secrétaire d'État, lorsque j'ai déposé, à la fin de l'année dernière, cette question orale destinée à interpeller le Gouvernement sur les chiffres de la délinquance à Paris, nous ne savions pas que ceux-ci seraient aggravés par le spectacle affligeant et regrettable auquel nous assistons chaque samedi dans la capitale – je pense notamment à ce qui s'est produit le week-end dernier sur les Champs-Élysées. Nous reviendrons sur cette actualité cet après-midi, lors des auditions des ministres de l'intérieur et de l'économie, convoqués par notre assemblée.

Ce matin, je me concentrerai sur les inquiétudes nées du bilan annuel de l'enquête dite de victimisation de l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales, qui fait apparaître une très forte remontée des cambriolages.

Selon les dernières statistiques de la délinquance en France, 569 000 ménages victimes d'un cambriolage ou d'une tentative de cambriolage ont été recensés en 2017. Il s'agit d'un pic inédit et d'une augmentation importante, de 21 %, par rapport à l'année précédente, qui avait déjà vu 470 000 cambriolages et tentatives. Plus de 2 % des ménages français ont été concernés par cette problématique en 2017 ! Fort heureusement, le taux d'échec est resté stable, à 49 %.

J'observe que la région parisienne et les grandes villes de plus de 100 000 habitants, comme Paris, sont davantage concernées, et que les mois d'été et le mois de décembre, lors desquels les personnes s'absentent de leur domicile, sont les plus touchés. Il faut remarquer aussi que, dans un tiers des cas, une personne était présente au domicile lors de l'effraction.

Quelle interprétation le ministre de l'intérieur fait-il de cette situation inquiétante, et quelles mesures pourrait-on mettre en place pour y remédier, notamment à Paris ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Gabriel Attal, secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Madame la sénatrice Catherine Dumas, la lutte contre les cambriolages est l'une des priorités de la préfecture de police et de la direction de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne.

En la matière, commençons par nous réjouir collectivement des bonnes nouvelles. Le bilan pour 2017 sur l'agglomération parisienne fait apparaître une augmentation de 18 % du nombre de faits élucidés : grâce au travail exceptionnel des services de la préfecture de police de Paris, 600 cambriolages de plus ont été élucidés en 2017 par rapport à l'année précédente.

Il faut évidemment poursuivre et intensifier ces efforts. Je pense aux outils cartographiques, qui permettent un déploiement intelligent des patrouilles de voie publique et des brigades anticriminalité : grâce à ces outils, le volume des mises en cause pour faits de cambriolages a augmenté de 32 % depuis janvier 2018.

Le taux de déplacement de la police technique et scientifique sur les lieux de cambriolage afin de relever les traces et indices augmente également.

Les services de la préfecture de police analysent et centralisent les informations recueillies sur les lieux de cambriolage pour permettre aux enquêteurs d'imputer des faits et de diffuser des signalements.

La préfecture de police mène aussi des actions de prévention en direction des professionnels et des particuliers. Dans ce cadre, elle met à la disposition des commerçants, des entreprises et des professions libérales un service d'information et de conseil. Des policiers spécialisés prodigent régulièrement des conseils personnalisés, doublés parfois d'une visite du bien immobilier du professionnel ou du bailleur qui en fait la demande.

Dans le cadre de l'opération Tranquillité vacances, les forces de police réalisent des visites régulières de domiciles de particuliers et de commerces dont les occupants sont temporairement absents. Les services de prévention des directions territoriales de sécurité de proximité suivent avec attention l'activité des dispositifs de participation citoyenne, qu'il faut saluer.

Enfin, des supports de communication sont diffusés par la préfecture de police en vue d'informer sur la manière d'agir pour protéger ses biens de valeur du risque de cambriolage en cas d'absence de son domicile ou de son commerce.

Les résultats encourageants sur l'élucidation des cambriolages et, en 2018, sur le nombre de mises en cause nous incitent à poursuivre et à intensifier notre action dans les directions que je viens de présenter.

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Dumas, pour répondre à M. le secrétaire d'État.

**Mme Catherine Dumas.** Merci, monsieur le secrétaire d'État, de votre réponse. Je me félicite, bien sûr, des résultats en matière d'élucidation et des actions menées sur le plan de la prévention. Je vous rappelle toutefois que, l'année dernière, ce sont 12 000 logements parisiens qui ont été visités, soit 1 700 de plus qu'en 2017 : c'est comme si l'ensemble du parc immobilier du premier arrondissement avait été cambriolé en un an... Cela fait encore beaucoup !

**M. le président.** Nous en avons terminé avec les réponses à des questions orales.



Mes chers collègues, l'ordre du jour de ce matin étant épuisé, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quatorze heures trente.

La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à douze heures cinquante, est reprise à quatorze heures trente, sous la présidence de M. Gérard Larcher.)*

### PRÉSIDENTE DE M. GÉRARD LARCHER

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

3

### SALUT À UNE DÉLÉGATION PARLEMENTAIRE

**M. le président.** Madame la ministre chargée des transports, mes chers collègues, j'ai le plaisir et l'honneur de saluer la présence dans notre tribune officielle d'une délégation du Bundesrat, conduite par son président, M. Daniel Günther, ministre-président du Schleswig-Holstein. Il est accompagné de ministres-présidents et de membres du Bundesrat, notamment du président de la commission des questions de l'Union européenne.

Cette visite est pour moi l'occasion de manifester l'attachement du Sénat à l'amitié franco-allemande et à son rôle irremplaçable au sein de l'Union européenne. Cette amitié, qui a été forgée après des siècles d'affrontements, a été scellée par le traité de l'Élysée, signé en 1963 – nous avons en mémoire cette page de l'histoire – entre le général de Gaulle et le Chancelier Adenauer, et réaffirmée, le 22 janvier dernier, par le traité d'Aix-la-Chapelle, signé par la Chancelière Angela Merkel et le Président de la République française Emmanuel Macron.

C'est grâce à la solidité du couple franco-allemand que nous avons réussi à construire une Europe qui symbolise la paix et la prospérité et à surmonter les crises. Nous ne devons pas l'oublier ! Aujourd'hui, face aux nombreux défis auxquels l'Europe est confrontée, la France et l'Allemagne doivent, plus que jamais, se montrer unies et raisonner en termes de communautés de destin.

Comme en témoigne votre visite, le Sénat et le Bundesrat sont des acteurs engagés de cette relation. Je tiens d'ailleurs à saluer l'action de nos deux présidents de groupes d'amitié, Mme Catherine Troendlé et M. Tobias Hans, ainsi que les membres des deux groupes d'amitié, qui ne cessent de conforter l'amitié franco-allemande.

Aujourd'hui, nous avons signé une déclaration commune, élaborée sur la base des travaux conduits par les présidents des commissions des affaires européennes de nos deux assemblées, nos collègues Guido Wolf et Jean Bizet, que je tiens à remercier. Cette déclaration commune traduit notre volonté de renforcer la coopération et les échanges entre le Sénat et le Bundesrat et de contribuer ainsi au nouvel élan qui doit être donné à la relation franco-allemande.

Malgré les différences existant entre le bicamérisme en Allemagne et en France, notamment en matière législative ou de contrôle de l'exécutif – sur cette question, nous ne renonçons naturellement à rien ! –, nos deux assemblées partagent en effet un intérêt commun pour les questions européennes, pour la coopération décentralisée et transfron-

talère et pour la subsidiarité, ce principe souvent méconnu dans notre pays, qui est pourtant gage de démocratie, de proximité et d'efficacité.

Alors que l'Europe est trop souvent perçue comme éloignée des citoyens, j'ai la conviction que les parlements nationaux, et les chambres hautes en particulier, ont un rôle essentiel à jouer, notamment en tant que gardiens de la subsidiarité et pour lancer des initiatives communes, afin de rapprocher l'Europe des citoyens.

Nous nous retrouverons du 13 au 15 juin à Paris, puisque nous recevrons ensemble les présidents des secondes chambres membres de l'Association des Sénats d'Europe. Nous rencontrerons à cette occasion les présidents de plusieurs Sénats du continent africain afin de dialoguer ensemble et d'apporter des réponses communes aux défis du développement, du climat, des migrations et de la paix.

Je formule le vœu, monsieur le président, que votre visite contribue au renforcement de nos relations d'amitié.

Le général de Gaulle déclarait : « L'avenir de nos deux pays, la base sur laquelle peut et doit se construire l'union de l'Europe, le plus solide atout de la liberté du monde, c'est l'estime, la confiance, l'amitié mutuelles du peuple français et du peuple allemand. »

Monsieur le président, mes chers collègues, depuis l'hémicycle du Sénat, je dis : vive le Bundesrat ! *(Mmes et MM. les sénateurs ainsi que Mme la ministre chargée des transports se lèvent et applaudissent longuement.)*

Je constate que la longueur des applaudissements témoigne de cette amitié.

Je vais maintenant céder mon fauteuil à Mme Létard, qui va présider nos travaux sur le projet de loi d'orientation des mobilités, une question que nous avons abordée ce matin, madame la ministre, pour ce qui concerne la France et l'Allemagne. Je viendrai vous écouter dès que j'aurai reconduit le président du Bundesrat.

*(Mme Valérie Létard remplace M. Gérard Larcher au fauteuil de la présidence.)*

### PRÉSIDENTE DE MME VALÉRIE LÉTARD vice-présidente

4

### CÉLÉBRATION DE LA FRANCOPHONIE

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, nous célébrons tout au long de cette semaine la francophonie, dont la Journée internationale se tiendra demain.

Le drapeau de la francophonie et celui de l'Assemblée parlementaire de la francophonie que vous voyez dans notre hémicycle participent de cette célébration à laquelle s'associent les autres parlements des pays de la grande famille francophone.

5

## ORIENTATION DES MOBILITÉS

### Discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (projet n° 157 rectifié, texte de la commission n° 369, rapport n° 368, tomes I et II, avis n° 347, rapport d'information n° 350).

La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

Dans la discussion générale, la parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.** Madame la présidente, monsieur le président de la commission, madame, monsieur les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, il y a un an, je présentais le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Cette réforme répondait à une ambition forte : remettre sur pied notre système ferroviaire et lui donner les moyens de jouer pleinement son rôle de colonne vertébrale de nos transports. C'était une étape essentielle dans la refonte de notre politique de mobilité voulue par le Président de la République et le Premier ministre ; je me souviens que le Sénat avait été au rendez-vous.

Trente ans après la LOTI, le projet de loi d'orientation des mobilités que j'ai l'honneur de présenter devant la Haute Assemblée est une deuxième étape.

Les exigences de cette refondation n'ont pas changé : exigence d'efficacité, d'abord, pour remettre en état notre système de transport aujourd'hui menacé par des décennies de sous-investissement ; exigence de justice sociale et territoriale, ensuite, afin qu'aucun de nos concitoyens, dans aucun de nos territoires, ne soit entravé dans sa mobilité et assigné à résidence ; exigence environnementale, enfin, avec la ferme volonté d'accélérer notre transition vers une mobilité plus durable, plus sobre et plus propre.

Au terme du grand débat national, cette triple exigence résonne aujourd'hui avec une particulière acuité.

Sur les ronds-points, dans les cahiers de doléances, au cours des réunions d'initiatives locales ou au travers des contributions se sont exprimées des colères, des attentes, des propositions. Ce sont celles auxquelles font face les élus locaux depuis des années. Ce sont celles que j'ai entendues dans le cadre du grand débat en Côte-d'Or, dans le Tarn, dans le Morbihan ou ailleurs, et je les partage. Ce sont celles d'une France à deux vitesses : d'une France qui a offert toujours plus de vitesse aux uns et la galère de trains trop lents, trop bondés ou trop rares aux d'autres ; d'une France où il faut presque autant de temps pour rejoindre Bordeaux depuis Massas à seulement quarante kilomètres que depuis Paris par le TGV ; d'une France dans laquelle l'absence d'alternative à la voiture individuelle enferme celles et ceux qui sont trop jeunes, trop âgés ou qui n'ont tout simplement pas ou plus les moyens d'avoir une voiture.

La crise des « gilets jaunes » a rappelé sans détour ce diagnostic, reflet des fractures sociales et territoriales qui minent notre pays depuis des décennies.

Le projet de loi que je vous propose entend être une réponse structurelle à ces fractures. Il est le fruit d'un dialogue exigeant, constructif et sincère depuis bientôt deux ans avec les collectivités, les associations et les entreprises pour apporter des solutions concrètes et efficaces à chacun de nos concitoyens. Ce dialogue, engagé à l'occasion des Assises nationales de la mobilité, n'a eu de cesse de se poursuivre à chaque étape de la construction du texte.

Au-delà de la méthode, qui me semble la bonne, ce dialogue était indispensable, car, en matière de mobilité, ce n'est pas l'État seul, et encore moins depuis Paris, qui est l'échelon compétent ou le plus pertinent.

Ce n'est pas l'État qui conçoit des solutions avec des véhicules en libre-service à Charleville-Mézières et ses alentours, c'est Ardenne Métropole.

Ce n'est pas l'État qui s'assure que les offres de mobilité à l'échelle de la Bretagne sont bien coordonnées, c'est la région.

Ce n'est pas l'État qui propose la meilleure solution aux salariés d'une zone d'activité en Cœur de Beauce, c'est la communauté de communes en liaison avec les employeurs.

C'est l'une des attentes qui s'est exprimée avec force dans le cadre du grand débat, à savoir plus de proximité dans les décisions et l'action publiques. Ce n'est pas pour autant moins d'État qui nous est demandé et que je vous propose, car son rôle est fondamental dans cette nouvelle architecture. Il revient à l'État de fixer un cap clair ; à l'État de donner les outils et les moyens pour apporter les meilleures réponses au meilleur niveau ; à l'État de lever les freins pour libérer l'innovation ; à l'État de rendre crédibles ses engagements.

C'est dans cette logique que s'inscrit le projet de loi que je vous propose. Dans ce contexte, la première mission du législateur est de veiller à ce qu'il y ait à chaque niveau un interlocuteur identifié.

Aujourd'hui, il existe des « zones blanches » de la mobilité. Cette faille structurelle a des conséquences très directes pour nos concitoyens. Dans 80 % du territoire, il n'y a pas de solution proposée par une autorité organisatrice « dédiée » à la mobilité. Cette situation n'est plus acceptable. C'est pourquoi la loi a pour objectif prioritaire de simplifier l'exercice de la compétence mobilité par les collectivités, notamment par les communautés de communes, afin que celles-ci puissent mettre en place des solutions de proximité, simples et adaptées aux besoins. La commission a souhaité ajouter un délai de six mois pour cette prise de compétence. Je n'y suis pas opposée, dès lors que les collectivités concernées sont d'accord. En effet, je rappelle que les mesures contenues dans le volet « gouvernance » ont toutes été prises en étroite concertation avec les collectivités et leurs associations. Il me semble donc important de maintenir les grands équilibres trouvés dans la concertation.

Le bon niveau de réponse aux questions de mobilité, c'est le bassin de mobilité, avec un rôle de coordination de la région.

Vous avez proposé la mise en place de contrats opérationnels de mobilité et le renforcement de la concertation entre la région et les collectivités. J'y suis bien évidemment favorable, puisque c'est la même logique qui soutient la création du comité des partenaires pour associer les usagers et les employeurs à la définition des offres.

Répondre au plus près des besoins, c'est aussi se donner les moyens d'apporter des réponses spécifiques à nos concitoyens les plus fragiles. Le projet de loi prévoit donc la possibilité, pour les autorités organisatrices, d'apporter des aides et des services spécifiques à ces publics, avec un souci de coordination avec tous les acteurs qui les accompagnent. C'est dans cette logique que je vous propose la mise en place de plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire, élaborés à l'échelle d'un bassin de mobilité, pour permettre à chacun d'accéder plus facilement à l'emploi, à la formation ou aux services publics.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai eu l'occasion de le dire, ce projet de loi est une boîte à outils, pensée avec et pour les collectivités ainsi que tous les acteurs de la mobilité. À cet égard, je veux vous rassurer : cette boîte contient bien des outils, mais aussi des financements existants ou à venir pour les rendre opérants.

**M. Philippe Dallier.** J'espère, parce que les outils sans argent...

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Une boîte à outils, cela veut dire que l'on facilite et que l'on aide financièrement les élus qui veulent mettre en place des solutions de covoiturage, des véhicules électriques en libre-service ou du transport à la demande.

Nous avons d'ores et déjà prévu de mobiliser 500 millions d'euros durant le quinquennat au travers de la dotation de soutien à l'investissement local, pour soutenir financièrement ce type de projets concrets. Cela n'est pas assez connu, et j'invite les élus à s'en saisir dans les territoires, en liaison avec les préfets : l'État est bien là.

Pour apporter les meilleures réponses à la diversité des besoins, nous pouvons compter sur le formidable potentiel offert par l'innovation. La loi portera l'ouverture des données en temps réel des offres de mobilité pour voir émerger de nouveaux services porte-à-porte.

Autre élément essentiel : l'accès aux services de vente. C'est la condition nécessaire à l'émergence de services intégrés de mobilité. Nous devons encore trouver un bon équilibre entre la mission des autorités organisatrices et les initiatives des acteurs économiques.

La loi donnera également tous les outils nécessaires pour accompagner le développement de l'autopartage, le transport à la demande ou le covoiturage, avec de nouveaux leviers, en vue de permettre leur déploiement ou encore, très prochainement, la mise en service de navettes autonomes. Ces innovations ne doivent pas être l'apanage des grandes villes, mais elles doivent profiter à tous dans tous les territoires.

La méthode à laquelle je crois, c'est un cadre normatif adapté et une impulsion. C'est tout l'objet de la démarche France Mobilités : elle permet le développement et la diffusion de ces innovations par l'accompagnement et la mise en relation des territoires et des porteurs de solutions.

Les projets soutenus sont d'une remarquable diversité. Je vous invite d'ailleurs à relayer les soixante-dix projets nés dans vos territoires, car ils sont une illustration opérationnelle de cette « intelligence des territoires » à laquelle le Sénat est, je le sais, attaché. Je lancerai prochainement une plateforme en ligne, France Mobilités, pour mieux les faire connaître.

Ne soyons pas naïfs ! Ces innovations posent aussi un certain nombre de défis, qui nécessitent une régulation adaptée. Je pense notamment aux nouveaux services de mobilités en libre-service et au nécessaire cadre de protection pour les travailleurs de cette nouvelle économie. Ce sont des sujets importants, et nous aurons à en débattre.

Ne soyons pas non plus attentistes ! Nous devons avoir en permanence un temps d'avance. C'est pourquoi nous proposons une habilitation portant sur l'expérimentation dans le monde rural. Celle-ci permettra d'avoir un cadre pour imaginer et tester de nouveaux services entre particuliers en expérimentant, par exemple, l'assouplissement de certaines règles liées au covoiturage, sans prendre le risque de créer une concurrence déloyale vis-à-vis des professionnels.

Je dirai un mot sur les ordonnances.

Je sais que les commissions se sont émues du nombre d'ordonnances. Les rapporteurs pourront en témoigner, nous avons partagé les textes qui étaient d'ores et déjà disponibles. Le choix de passer par ordonnances s'explique principalement par le niveau de technicité, qui aurait eu pour conséquence d'alourdir considérablement la loi.

Mesdames, messieurs les sénateurs, nous devons prendre une autre révolution à bras-le-corps, celle de la transition écologique : elle est une chance, pour que nous changions durablement notre façon de nous déplacer.

Le projet de loi s'inscrit dans l'agenda ambitieux de l'accord de Paris et du plan Climat. Il fixe des objectifs clairs, progressifs, partagés, qui permettent à tous d'anticiper et d'être acteurs de la transition. Il prévoit des mesures d'accompagnement concrètes afin que cette transition ne laisse personne sur le bord de la route.

Des transports plus économes, c'est un impératif pour la planète, c'est aussi une opportunité pour nos concitoyens. C'est en ce sens que nous proposons des dispositifs de soutien aux usages vertueux. Je pense au « forfait mobilités durables » pour permettre aux employeurs de soutenir le covoiturage et le vélo. Je pense aussi à la conversion des parcs, avec, notamment, la prime à la conversion ou le soutien au déploiement des infrastructures de recharge et d'avitaillement. Je vous propose aussi des mesures fortes pour développer les mobilités actives. Je suis heureuse de voir que l'impulsion du plan Vélo a bien été relayée par votre commission, avec des apports nécessitant peut-être quelques ajustements, mais ceux-ci vont dans le bon sens.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vous le voyez, ce texte a pour ambition d'apporter des réponses au plus près des besoins. Cela rejoint pleinement ce qui s'est exprimé dans le grand débat, dont je tire trois enseignements.

Premier enseignement : nos concitoyens ont besoin de solutions « sur mesure ». Aussi, nous travaillons avec Muriel Pénicaud, Jacqueline Gourault, les partenaires sociaux et les associations d'élus pour renforcer le « forfait mobilités ». Les discussions avancent, et je souhaite que nous aboutissions dans les prochaines semaines, afin de rendre ce forfait systématique, voire obligatoire.

De la même façon, la prime à la conversion doit être complétée. Pour certains de nos concitoyens, le reste à charge est encore trop élevé et ne permet pas de franchir le pas. Je suis favorable à des solutions de microcrédits ou de location longue durée ; nous y travaillons avec ma collègue Christelle Dubos.



Deuxième enseignement : la proximité et la subsidiarité. Plus personne ne comprend que les décisions doivent systématiquement remonter à Paris. Tel est bien l'esprit du projet de loi. Aussi, je vous propose d'aller plus loin sur un sujet qui vous est cher, celui des petites lignes ferroviaires.

Ces lignes, qui n'ont de « petites » que le nom, ont été les grandes sacrifiées de notre réseau ferroviaire pendant des décennies et elles accusent aujourd'hui un retard en termes d'investissement, que nous devons rattraper. Avec la réforme ferroviaire, nous avons engagé un effort sans précédent dans la régénération du réseau et nous avons confirmé les engagements de l'État dans les contrats de plan État-région. Mais nous devons faire mieux, en engageant un plan de bataille région par région pour redonner un avenir aux petites lignes.

Sans attendre les conclusions de la mission que j'ai confiée au préfet Philizot, j'ai souhaité répondre à la demande exprimée par plusieurs régions de gérer directement certaines de ces lignes. Pourquoi s'y opposer au moment où le pays aspire à davantage de proximité ? Tel est le sens de l'amendement que le Gouvernement a déposé.

Ce que je retiens aussi des attentes exprimées par les territoires, c'est la nécessité de recréer de la confiance dans la parole publique et, plus particulièrement, dans les engagements de l'État. Telle est l'ambition de la programmation des infrastructures.

Cette programmation, c'est d'abord le fruit d'un travail exigeant et reconnu, celui du Conseil d'orientation des infrastructures, dont je veux de nouveau saluer ici les membres siégeant ou ayant siégé sur ces travées : le président Maurey, le sénateur Dagbert et votre ancien collègue Gérard Cornu.

Cette programmation, c'est également le fruit de choix difficiles et assumés pour mettre fin à des décennies de promesses non tenues ; j'ai déjà eu l'occasion de les présenter dans cet hémicycle lors des débats que vous avez utilement engagés.

Votre commission a fait le choix d'en faire le premier titre de la loi. Je le déplore, car je considère que cette première place revient aux collectivités, qui seront, demain, les plus à même d'apporter les solutions concrètes que nos concitoyens attendent. De plus, pendant trop longtemps, les infrastructures ont été l'alpha et l'oméga de notre politique des transports. Toutefois, pour la clarté des débats, je ne proposerai pas, à ce stade, de revenir sur ce choix.

Cette programmation, c'est une forte augmentation des investissements de l'État, avec 13,4 milliards d'euros sur cinq ans, soit 40 % de plus qu'au cours du dernier quinquennat. Elle est le contraire d'une liste de grands projets. Elle consacre la priorité donnée aux transports du quotidien avec cinq grands programmes prioritaires : l'entretien et la modernisation des réseaux existants ; la désaturation des grands nœuds ferroviaires ; l'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ; le développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives ; le soutien au report modal dans le transport de marchandises.

Au sein des grands projets, priorité est donnée aux opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien. Le choix et le calendrier des projets qui seront financés ont été pris en concertation et sont cohérents. Je ne peux donc que vous mettre en garde contre la tentation d'ajouter tel ou tel projet à la liste, sans conserver la cohérence des enveloppes globales.

Cette programmation, c'est un cap clair que je vous propose de partager, une vision sur dix ans, déclinée en priorités.

J'ai entendu, monsieur le président de la commission, madame, monsieur les rapporteurs, les interrogations, voire les inquiétudes concernant le financement de cette programmation et, plus largement, de ce texte ; je veux y répondre.

Sur la forme, tout d'abord : vous le savez, les financements n'ont pas vocation à figurer dans cette loi, car il ne s'agit pas d'une loi de finances. En cela, ce projet de loi ne diffère pas des autres exercices de programmation auxquels vous êtes habitués. Je pense à la loi de programmation militaire que vous avez adoptée.

Sur le fond, ensuite : pour l'exercice 2019, l'État est bien au rendez-vous. Je me félicite que, malgré une situation conjoncturelle compliquée, le budget de l'Afitf, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, ait été adopté en hausse de 10 % par rapport à 2018. Pour l'année 2020 et les années suivantes, la question du financement reste en débat. Vous le savez, nous aurons à dégager 500 millions d'euros supplémentaires par an à partir de l'an prochain.

Sur ce sujet, qui, je le sais, suscite beaucoup d'intérêt, nombre de nos concitoyens ne comprennent pas que des files de camions traversent notre pays sans faire le plein en France et donc sans contribuer au financement de nos infrastructures. C'est un sentiment que je partage, et leur contribution me paraît être une piste légitime. Mais nous n'arrêterons aucune décision en la matière avant d'avoir étudié toutes les propositions issues du grand débat.

**Mme Éliane Assassi.** Ah !

**M. Jean-François Husson.** Il faudrait suspendre les travaux ! *(Sourires.)*

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Se pose également la question des ressources disponibles pour les collectivités ne mettant pas en œuvre des services réguliers ou dont le potentiel fiscal est insuffisant.

Votre commission a fait le choix d'introduire dans ce texte des dispositifs de financement. Cela me semble prématuré, car de nombreuses questions sont ouvertes.

Le versement mobilité à 0,3 %, introduit en commission, est un prélèvement complexe à mettre en œuvre ; ce n'est peut-être pas la meilleure réponse. D'autres options sont possibles, je pense notamment à la CFE. De même, nous devons continuer à travailler sur les mécanismes de solidarité pour les collectivités les plus fragiles. Mais je veux l'exprimer clairement devant vous : pas de prise de compétence sans ressources adaptées. Dans les deux cas, il y a donc un engagement du Gouvernement à trouver des réponses qui auront leur place dans la réforme de la fiscalité locale. Surtout, et sans attendre ces échéances, l'État mobilise d'ores et déjà de nombreux leviers pour accompagner les initiatives locales, qu'il s'agisse des appels à projets de l'Ademe, des certificats d'économies d'énergie – 60 millions d'euros ont été mobilisés en faveur du vélo au cours des derniers mois – ou encore, comme je l'ai déjà évoqué, de la dotation de soutien à l'investissement local, à hauteur de 100 millions d'euros par an.

Nous aurons ce débat, mesdames, messieurs les sénateurs, et je m'en réjouis.

Avant de conclure, je voudrais signaler que le projet de loi comporte des dispositions sur le cadre social pour accompagner l'ouverture à la concurrence des transports urbains franciliens, votée voilà dix ans. À l'issue d'une cinquantaine de réunions de concertation menées avec les organisations syndicales représentatives, dont je tiens à souligner l'esprit de responsabilité, les employeurs et, naturellement, l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités, le Gouvernement a déposé une série d'amendements visant à préciser les garanties sociales conservées par les salariés de la RATP en cas de transfert.

Mesdames, messieurs les sénateurs, votre regard et l'expérience qui est la vôtre des collectivités locales seront précieux pour enrichir ce texte.

Je mesure le travail accompli en commission, et je me réjouis que l'équilibre général du texte en sorte conforté. Je souhaite remercier le rapporteur pour la qualité des échanges que nous avons eus et l'approche constructive qu'il a adoptée, avec le soutien de l'ensemble des membres de la commission et du rapporteur pour avis.

Vous l'aurez compris, ce projet de loi, construit dans la concertation, s'adresse en premier lieu aux territoires et a pour vocation de répondre aux grands enjeux de la mobilité d'aujourd'hui et de demain, au service de tous et de tous les territoires. Il est de notre devoir à tous de répondre à cette fracture territoriale et sociale, devenue insupportable pour nos concitoyens. Les ambitions sont claires et, je crois, partagées. (*Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires, du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen et du groupe Union Centriste. – Mme Fabienne Keller applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Didier Mandelli,** rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, le texte que nous allons examiner durant les deux prochaines semaines est très attendu.

Depuis la fin des Assises nationales de la mobilité en 2017, les acteurs de la mobilité appellent au développement de nouvelles offres de transports. Les collectivités territoriales attendent, elles, une meilleure gouvernance et une sécurisation de ce développement. Surtout, de très nombreux Français réclament de vrais changements. Ils sont des millions dans ce cas. Ce sont ceux qui vivent dans ce que vous appelez à juste titre, madame la ministre, les « zones blanches de la mobilité » – on les nomme aussi les « assignés à résidence ». Ce sont ceux qui vivent au quotidien les inégalités en matière de transport, condamnés à prendre leur voiture pour aller travailler, faute de moyens ou d'alternatives existantes.

Ces Français subissent aujourd'hui une « double peine », puisqu'ils paient à la pompe des taxes qui ne servent même plus à financer la remise en état de nos routes et le développement d'alternatives à la voiture individuelle. Ils ont moins de moyens, moins de choix et ils payent toujours plus !

**M. André Reichardt.** Et ils roulent moins vite !

**M. Didier Mandelli,** rapporteur. C'est l'un des éléments déclencheurs de la crise qui n'en finit pas de secouer notre pays.

L'équation est simple à énoncer, mais difficile à résoudre : comment faire pour que la révolution des mobilités soit, non pas une machine de plus à créer des gagnants et des perdants, mais, au contraire, une machine à « désenclaver » ?

Un grand nombre de mesures de votre projet de loi vont dans le bon sens : meilleure gouvernance, soutien au développement des mobilités propres, plus grande sécurité dans nos réseaux de transport. Les acteurs que nous avons rencontrés nous ont tous dit qu'ils avaient été largement associés à la construction de texte, même si beaucoup de sujets ont disparu au fil des arbitrages successifs de Bercy et de Matignon. Mais, au-delà de ces avancées, subsiste malheureusement une faiblesse majeure qui compromet l'efficacité des mesures proposées : je parle évidemment de l'absence de moyens à la hauteur des enjeux.

Certes, comme vous le répétez souvent, ce projet de loi n'est pas un projet de loi de finances et, effectivement, on peut le voir comme une boîte à outils. Mais combien de sujets ont été renvoyés, au cours des derniers mois, à l'examen de ce texte ? Et comment pourrait-on passer sous silence les 28 milliards d'euros d'investissement de l'État prévus dans le secteur des transports pour les dix prochaines années ?

Vous demandez aujourd'hui à notre assemblée de voter une trajectoire financière de dépenses, alors que les ressources prévues ne sont ni suffisantes, ni stabilisées, ni même, pour certaines, encore connues. En effet, il apparaît clairement que cette programmation suppose, non seulement une ressource complémentaire, que vous estimez à 500 millions d'euros, mais également un niveau de recettes provenant des amendes radars défiant toute crédibilité, afin de compenser la baisse prévisionnelle annoncée de la part des taxes sur les carburants affectée au financement des infrastructures, qui devrait chuter de 1,1 milliard d'euros, aujourd'hui, à 526 millions d'euros en 2022.

Face à ce constat, et avec le peu de marges de manœuvre dont nous disposons, notre commission a fait des choix clairs. Elle souhaiterait que vous puissiez les entendre, afin de garantir la soutenabilité de la programmation.

Tout d'abord, elle n'a pas cédé à la facilité consistant à augmenter artificiellement les dépenses de tel ou tel programme d'investissement ou de telle ou telle priorité. Alors même que le niveau de dépenses que vous avez retenu se situe bien en deçà du scénario central préconisé par le Conseil d'orientation des infrastructures, lequel impliquait 3 milliards d'euros d'investissement par an, la commission a préféré garantir le financement de cette trajectoire, fût-elle décevante, plutôt que de tomber dans les écueils des programmations précédentes et renoncer à toute crédibilité. Nous avons également sanctuarisé les ressources de l'Afitf, afin d'asseoir la programmation sur des recettes crédibles. Porterez-vous une réforme en ce sens dans le prochain projet de loi de finances, afin que les ressources de cette agence ne reposent plus sur des recettes, par nature instables, comme les amendes radars ?

Ensuite, nous avons prévu l'affectation intégrale à l'Afitf du produit de l'augmentation de la TICPE, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, sur les véhicules et les poids lourds, décidée en 2014 pour compenser l'abandon de l'écotaxe. Une telle disposition garantirait un niveau de TICPE affectée au financement de nos infrastructures de 1,2 milliard d'euros par an. Il s'agit d'une mesure de justice, qui s'inscrit dans la perspective d'une fiscalité écologique acceptée. N'oublions pas que, en 2014, lorsque nous

avons taxé les Français qui prennent leur voiture pour aller travailler et les poids lourds, c'était pour financer nos infrastructures ; or cet argent a progressivement été détourné vers le budget général, comme dans bien d'autres cas, d'ailleurs ! Comment aujourd'hui demander à nouveau 500 millions d'euros aux Français ?

L'économiste Jean Pisani-Ferry lui-même, artisan du programme économique de campagne du Président de la République, a reconnu très récemment dans une tribune le caractère régressif de la taxe carbone, qui s'est traduite par une perte importante de pouvoir d'achat, non compensée pour les classes moyennes et populaires. Pour lui, la leçon est claire : « Pour que la taxe carbone soit acceptée, il ne faut pas qu'elle rapporte à l'État. » Le produit doit en effet être intégralement redistribué pour la transition écologique et la compensation des pertes de pouvoir d'achat. Il ajoute même : « Chaque euro prélevé doit être rendu. »

Cette règle nous semble juste. C'est le choix que fait notre commission : affectons à la transition écologique dans le domaine des transports les taxes que nous prélevons déjà sur les carburants.

Sur les 17 milliards d'euros de TICPE prélevés par l'État, une somme allant de 1,6 milliard à 1,8 milliard d'euros devrait, selon nous, être fléchée vers l'entretien de nos routes et la régénération de nos réseaux. Cela représente le produit de l'augmentation de 2014, auquel il conviendrait d'ajouter, en moyenne, entre 400 millions et 600 millions d'euros dans les années à venir pour garantir la soutenabilité de votre programmation, sur la route comme sur le rail ou pour d'autres moyens de transport.

Ce principe simple permet un financement à la hauteur des ambitions. C'est pourquoi – je le dis par avance – notre commission donnera un avis défavorable à toutes les nouvelles taxes légitimement proposées par nos collègues désireux de trouver des financements pour l'Afif.

Je veux également dire un mot sur le contrôle de la programmation financière.

Le manque de transparence sur l'affectation de la fiscalité écologique a été l'un des facteurs déclencheurs du mouvement des « gilets jaunes ». Nous avons donc souhaité prévoir un volet dédié au contrôle de la programmation. Celui-ci s'appuiera sur les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, que nous avons pérennisé dans la loi. En se fondant sur ces travaux, le Gouvernement présentera chaque année un rapport sur la mise en œuvre de la programmation, sachant que nous avons intégré au dispositif une révision quinquennale.

Enfin, j'évoquerai brièvement le choix de notre commission de ne pas faire figurer la liste des projets d'infrastructures dans le corps du projet de loi ou du rapport annexé, afin de respecter une logique de moyens, plutôt que de céder à la tentation de promesses non financées. Nos collègues, nombreux, qui ont déposé des amendements pour inscrire tel ou tel projet doivent néanmoins pouvoir interpeller le Gouvernement et obtenir des réponses au cours du débat.

La commission, attentive à leurs préoccupations, a introduit deux dispositifs importants : la réévaluation quinquennale des projets sous l'égide du COI et l'inscription, dans le rapport annexé, de l'objectif de répondre à terme aux calendriers ambitieux prévus par le scénario 3 établi par le Conseil. Avec cette double garantie, la commission demandera aux auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer.

S'agissant de la partie « loi ordinaire » du projet de loi, notre commission a donné aux collectivités, notamment les plus rurales, les moyens que la rédaction du Gouvernement ne prévoyait pas pour organiser les services de mobilité : une extension du versement mobilité aux collectivités n'organisant pas de services réguliers ; l'attribution d'une partie du produit de la TICPE aux territoires ruraux dont les ressources seraient insuffisantes ; le fléchage des certificats d'économies d'énergie vers la mobilité propre.

Madame la ministre, vous avez déposé des amendements de suppression afin de revenir sur ces avancées, mais sans rien proposer en échange. Je ne vous le cache pas, la balle était pourtant dans votre camp ! Nous aurions été prêts à envisager d'amender, pour améliorer ces dispositifs !

En matière de gouvernance, notre commission a apporté souplesse et sécurité pour les acteurs, au premier rang desquels les collectivités territoriales. Elle a notamment allongé le délai accordé aux communes pour décider du transfert de la compétence d'organisation des mobilités aux communautés de communes, ainsi que celui dont disposent les autorités organisatrices de la mobilité pour élaborer leur plan de mobilité. Elle a également prévu un nouveau cas de réversibilité pour les communautés de communes souhaitant récupérer la compétence, en commun accord avec la région. Je tiens à préciser que cette réversibilité ne sera pas possible sans l'accord express des régions – c'est important ! La commission a aussi renforcé la coordination et la concertation entre les AOM, les autorités organisatrices de mobilité, notamment *via* la réintroduction des contrats opérationnels de mobilité, qui avaient disparu de la version finale du projet de loi.

Concernant les nouvelles mobilités, le développement rapide des services de *free floating* pose un certain nombre de difficultés, notamment en termes de régulation, de sécurité et de tranquillité publiques.

Notre commission a adopté un amendement renforçant les pouvoirs des autorités organisatrices, en leur permettant de soumettre ces services à des prescriptions particulières *via* un régime d'autorisation préalable. Il faut bien entendu trouver un équilibre pour apporter aux collectivités le cadre juridique sécurisant qu'elles réclament – c'est une demande très forte de leur part – sans entraver le développement de ces nouveaux services. Là encore, madame la ministre, vous nous proposez de revenir à votre texte initial. Tout en reconnaissant ses faiblesses, vous ne proposez aucune alternative.

La commission a également adopté de nombreux dispositifs permettant d'améliorer les offres de mobilité dans les zones peu denses, notamment au travers du renforcement du « forfait mobilités durables » ou encore d'une meilleure modulation du tarif de raccordement aux infrastructures de recharge publique. Elle a considérablement renforcé le volet dédié aux modes de transports peu polluants, ainsi que celui qui a trait à la sécurité routière et à la sûreté dans les transports.

Je voudrais vous remercier, madame la ministre, d'avoir déposé un amendement tendant à rendre possible le transfert de la gestion de certaines petites lignes ferroviaires d'intérêt local aux collectivités territoriales, en particulier aux régions. Nos collègues avaient été nombreux à déposer des amendements, tombés en commission sous le coup de l'article 40. Nous avons exprimé fortement le souhait que vous puissiez nous présenter un dispositif en séance sur cette question



importante. C'est chose faite, et je suis heureux que le Sénat puisse en débattre en toute transparence, plutôt que d'en passer par des ordonnances plus techniques.

Mes chers collègues, pour conclure, je tiens à remercier chacune et chacun d'entre vous, en particulier les membres de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, pour leur travail, leur coopération et leur attitude constructive tout au long de nos travaux et de la centaine d'auditions que nous avons menées.

Je remercie Mme la ministre pour la qualité et la régularité des échanges que nous avons pu avoir, le président de la commission Hervé Maurey, Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois, avec qui nous avons travaillé en bonne intelligence, ainsi que Benoît Huré, pour le travail qu'il a réalisé au nom de la commission des affaires européennes.

Je suis convaincu que nous aurons des débats riches et de qualité, car nous partageons tous le même objectif : en finir, une bonne fois pour toutes, avec les fractures territoriales. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme le rapporteur pour avis. (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, la mobilité est au cœur des enjeux de notre société. L'absence de solution de mobilité assigne à résidence, relègue socialement et professionnellement. Je vous invite d'ailleurs à lire *Les Invisibles de la République* de Salomé Berlioux, qui décrit comment le manque de solution de mobilité détermine tristement la perspective d'avenir de 60 % des jeunes âgés de 15 à 19 ans.

Ce projet de loi s'inscrit dans une actualité sociale très lourde, née d'un sentiment de déclassement fort et qui a explosé, si je puis dire, à l'occasion d'une augmentation du coût du carburant, en novembre dernier.

Le défi de la mobilité se double d'une formidable opportunité liée aux innovations, qui créent un bouleversement inédit depuis l'émergence de la voiture individuelle.

La commission des lois a fait le choix de se concentrer sur les dispositions relevant strictement de sa compétence, laissant à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable l'initiative de se prononcer sur les autres sujets. La saisine de la commission des lois concernait donc 16 articles, couvrant cinq thématiques : la définition et la répartition des compétences des collectivités territoriales et de leurs groupements, la protection des données personnelles, la sécurité routière, le droit pénal et la sûreté dans les transports, la domanialité et la commande publiques.

Ce sont 24 amendements qui ont été proposés et adoptés par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, visant à mieux adapter le texte aux réalités locales, à apporter une plus grande sécurité juridique et à garantir la proportionnalité de certaines dispositions.

Le premier axe de la commission des lois a été de favoriser l'exercice des compétences de mobilité par les collectivités territoriales. Nous avons sur ce point souhaité rappeler à tous l'architecture territoriale de notre pays et notre philosophie

de l'intercommunalité. Les EPCI ne sont compétents que parce qu'ils se sont vu transférer la compétence par leurs communes membres.

Sur le territoire des communautés de communes, le projet de loi prévoyait un mécanisme complexe pour favoriser la prise de la compétence d'organisation des mobilités par le niveau de collectivité le plus pertinent : l'intercommunalité ou la région. Notre commission a émis deux propositions.

D'une part, nous avons souhaité repousser au 1<sup>er</sup> juillet 2021 l'échéance du transfert de la compétence aux régions par les communautés de communes qui le souhaiteraient, car, au vu des échéances électorales de mars 2020, la date initialement proposée ne permettait pas de garantir une prise de compétence sereine et pertinente.

D'autre part, nous avons voulu ajouter, aux cas dans lesquels la communauté de communes peut demander à la région de reprendre la compétence d'organisation de la mobilité, celui d'un accord entre ces deux entités.

Enfin, nous avons proposé plusieurs amendements pour améliorer et renforcer la coordination entre les différentes AOM, notamment dans la définition des bassins de mobilité.

Sur cette première partie du projet de loi, le texte issu de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable semble équilibré. Je salue, plus particulièrement, l'introduction de différentes solutions de financement des services de mobilité. En effet, madame la ministre, l'intelligence de votre projet ne pouvait masquer son indigence financière.

Pour protéger les données personnelles dans le domaine de la circulation des véhicules routiers, nous avons proposé de supprimer les habilitations que vous souhaitiez relatives aux traitements de données des « véhicules connectés ». Le champ nous paraissait large et imprécis, alors même que l'atteinte à la vie privée était considérable. Vous avez déposé un amendement tendant à rétablir cette habilitation, avec une rédaction améliorée – notre stimulation n'y est pas pour rien –, ce qui réduit les possibilités d'atteinte aux libertés individuelles.

S'agissant des dispositifs prévus pour faciliter la surveillance automatisée des voies ou des zones réservées à la circulation de certains véhicules, nous avons proposé d'étendre aux services de police municipale la possibilité de recourir à ces dispositifs et, également, de sécuriser certaines phases du traitement des données, nombreuses et très sensibles, ainsi captées, en prévoyant un masquage irréversible des photographies des passagers et des tiers.

Par ailleurs, nous avons veillé à garantir l'équilibre et la proportionnalité des mesures de sûreté et de sécurité, en réservant à l'autorité judiciaire le soin de sanctionner les agressions contre les examinateurs du permis de conduire ; en garantissant la proportionnalité de certaines mesures, notamment en cas de non-paiement de péages sur autoroutes ; en encadrant mieux la possibilité ouverte aux exploitants de services de transport public de recourir à des équipes privées cynotechniques pour la détection d'explosifs ; en s'assurant d'un niveau homogène de sécurité sur l'ensemble des transports du Grand Paris.

Enfin, nous avons amélioré l'article 35 concernant la gestion des ports, pour plus de cohérence.

En conclusion, je souhaite saluer le rapporteur au fond, M. Didier Mandelli, dont les qualités d'écoute ont permis un véritable travail en commun. Le texte proposé nous satisfait

sur les points dont la commission des lois s'était saisie pour avis. Madame la ministre, il appartiendra maintenant à l'État d'être à la hauteur de sa promesse républicaine, aux côtés des collectivités. (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Benoît Huré, au nom de la commission des affaires européennes. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Benoît Huré, au nom de la commission des affaires européennes.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, le projet de loi que nous allons examiner est centré sur les transports, plus particulièrement sur les transports humains et routiers. Il s'agit d'un domaine fortement marqué par le droit européen. Les transports représentent en effet l'une des dimensions essentielles du marché intérieur, de par le soutien qu'ils apportent à la libre circulation des personnes et des marchandises.

La politique européenne des transports entend faciliter les déplacements. Elle organise la coordination et la connectivité des différents modes de transport. Elle définit des exigences de sécurité. Enfin, elle comporte une dimension environnementale forte, avec des objectifs en matière de performance énergétique. Le paquet mobilité, en cours d'adoption, poursuit l'harmonisation et renforce toutes ces dimensions.

Ainsi qu'elle l'a fait à quatre reprises depuis février 2018, la commission des affaires européennes a examiné le présent projet de loi dans le cadre de la mission de veille que lui a confiée la conférence des présidents, afin d'identifier d'éventuelles sur-transpositions du droit européen.

Dès lors qu'une norme européenne s'impose dans tout État membre, il n'y a pas lieu d'y ajouter des contraintes nationales, sauf si celles-ci sont dûment justifiées. Il y va d'une bonne lisibilité pour nos concitoyens, du renforcement de leur sentiment d'appartenance à l'Union européenne et de la compétitivité de nos opérateurs économiques.

Le projet de loi prévoit des mesures d'application de plusieurs règlements européens. Or, qui dit règlement, dit, en principe, peu de marges de manœuvre, sous réserve des options qu'il ouvre. Quelques articles exploitent de telles options, sans ajouter au texte européen. C'est le cas de l'article 23, en matière de pré-équipement des parcs de stationnement pour l'installation de bornes de recharge des véhicules électriques, qui reprend la dispense en faveur des PME.

L'article 9 va toutefois au-delà des obligations imposées par le règlement délégué, tout en s'inscrivant dans la logique de celui-ci. En effet, il prévoit l'ouverture, non seulement des données statiques de transports, mais également des données dynamiques, qui permettent de connaître l'état du trafic en temps réel. L'inclusion de ces données n'est pas une obligation, mais le règlement européen l'évoque dans un considérant et l'encadre dans son annexe.

Le projet de loi semble également aller un peu plus loin que ne l'exigent les textes européens en matière de sanction du non-respect des limites d'émission de CO<sub>2</sub> et de particules par différents engins. Mais, madame la ministre, le dispositif est renvoyé à des ordonnances...

Pour le reste, le projet de loi ne comporte pas de dispositions pouvant être qualifiées de sur-transpositions, sous réserve de mesures facilitant les déplacements des personnes à mobilité réduite – qui pourrait s'en insurger ?

Je ferai deux remarques pour conclure.

Premièrement, plusieurs dispositions autorisent l'accès à des données à caractère personnel, notamment pour la surveillance des véhicules routiers connectés. Il convient de veiller strictement au respect du règlement général sur la protection des données et de la directive dite ePrivacy.

Deuxièmement, cinq articles sont repris du projet de loi portant suppression de sur-transpositions, adopté par le Sénat en novembre dernier. Ils exploitent, pour l'essentiel, des dérogations ouvertes par la directive ferroviaire de 2012.

Je compte bien entendu sur le Sénat, donc sur vous, mes chers collègues, pour ne pas ajouter de sur-transpositions. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains et du groupe Union Centriste.*)

**Mme la présidente.** Nous passons à la discussion de la motion tendant à opposer la question préalable.

#### Question préalable

**Mme la présidente.** Je suis saisie, par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, d'une motion n° 106.

Cette motion est ainsi rédigée :

En application de l'article 44, alinéa 3, du règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi relatif à l'orientation des mobilités (n° 369, 2018-2019).

Je rappelle que, en application de l'article 44, alinéa 8, du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, pour dix minutes, un orateur d'opinion contraire, pour dix minutes également, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

En outre, la parole peut être accordée pour explication de vote, pour une durée n'excédant pas deux minutes et demie, à un représentant de chaque groupe.

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour la motion.

**Mme Éliane Assassi.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, la loi d'orientation des mobilités est très attendue. Elle est présentée comme la version moderne de la LOTI, loi fondatrice de l'existence d'un droit au transport comme corollaire d'un service public. C'est un projet ambitieux !

Nous partageons l'idée d'une nécessaire redéfinition des besoins, pour créer les outils permettant de répondre aux enjeux nouveaux de déplacement, d'aménagement du territoire, de développement des technologies et, surtout, aux enjeux environnementaux, qui doivent nous conduire à la sobriété énergétique. La planète et nos concitoyens ne peuvent plus supporter cette pollution massive et continue, liée à l'activité humaine et aux flux mondiaux. Alors que les courbes des émissions de gaz à effet de serre, contrairement aux engagements de l'accord de Paris, sont reparties à la hausse, notre système de transport doit être compatible avec la lutte engagée contre le changement climatique. C'est bien l'« affaire du siècle » ! Pourtant, ces enjeux sont mal traités dans le projet de loi. L'exigence du report modal, notamment pour le transport de marchandises, est sous-estimée ; la place du ferroviaire, comme du fluvial, mineure.

Ce projet de loi, au fond, poursuit la voie engagée au cours des trente dernières années, ne proposant comme solution d'avenir que la libéralisation, le démantèlement des opéra-

teurs publics et le désengagement de l'État, laissant une part prépondérante aux intérêts privés pour satisfaire l'intérêt général.

C'est une loi bien dans son temps qui, sous couvert de modernité, consacre la primauté des solutions individuelles sur le collectif. Or, faut-il le rappeler, l'addition de transports individuels n'a jamais fait un transport collectif.

C'est une loi qui manque de structure puisque, si elle traite bien les mobilités des trajets courts, elle passe totalement à côté de la nécessité de conserver la colonne vertébrale du système de transport que constituent les lignes ferroviaires, y compris des lignes de vie.

C'est une loi qui exclut, encore une fois, d'appréhender dans un même mouvement les questions de transports, de logements, d'emploi et de service public, alors même que l'éloignement de l'habitat des lieux de travail, le logement cher et l'étalement urbain sont à l'origine de l'allongement des temps de transport et induisent la saturation et l'engorgement des routes. Avec ce texte, nous travaillons donc, non pas sur les causes de l'accroissement du besoin de mobilité, mais sur les modalités de réponse à ce besoin, ce qui nous paraît constituer une lacune importante.

Je commencerai par quelques remarques sur la forme – comme souvent, elles rejoignent le fond.

Nous sommes particulièrement inquiets du recours inédit sur ce texte, pour l'étude d'impact et l'exposé des motifs, aux services d'un cabinet privé, comme si les compétences n'existaient pas en interne. Ce choix n'est pas un hasard. Que l'État laisse le soin à d'autres de définir l'intérêt public nous préoccupe, notamment quand cela touche à des actes aussi régaliens que la rédaction d'un projet de loi.

Plus grave encore, alors que le Gouvernement s'était engagé à repousser l'examen du texte à l'issue du grand débat, il n'en est rien. Pourtant, cela a été dit, les questions de mobilité sont au cœur du mouvement des « gilets jaunes » et des revendications portées par nos concitoyens. Le mouvement a d'ailleurs débuté autour de la thématique du prix du carburant, posant, non seulement la question du coût du transport, mais aussi celle des conditions d'un égal accès de tous à l'emploi, au service public, à la santé, à la culture... En effet, nous le savons tous, le droit au transport conditionne concrètement l'exercice d'autres droits.

Nous aurions donc souhaité que ce projet de loi tienne compte des aspirations de nos concitoyens et considérons que son examen, dans cette enceinte, est prématuré.

Sur le fond, il s'agit d'un texte fourre-tout – vous le qualifiez vous-même, madame la ministre, de boîte à outils –, abordant pêle-mêle le covoiturage, les trottinettes, le vélo, le bus... sans aucune cohérence.

Inversement, nous voyons dans le cadencement des réformes une grande cohérence. L'année dernière, avec la réforme ferroviaire, vous avez enterré le train. Nous pouvons donc aujourd'hui parler des autres mobilités : « Vous n'avez plus de train, prenez votre trottinette ou optez pour le covoiturage ! » (*M. Roger Karoutchi s'esclaffe.*) Telle est la philosophie de ce projet de loi, qui renvoie la définition de l'offre de transport à chaque autorité organisatrice, selon ses moyens, des intercommunalités aux régions, laissant craindre de grandes inégalités territoriales et une balkanisation de l'offre de transport.

Le changement sémantique illustre parfaitement cette stratégie. Nous ne parlerons donc plus du « droit au transport », droit fondé sur un maillage territorial, une offre

structurante de masse, mais du « droit à la mobilité », aux contours flous et à la définition évanescence, laissant les individus libres de choisir leur mobilité, comme si l'offre de transports n'était pas directement le résultat de l'investissement public et de choix politiques.

Ce changement terminologique s'explique par le passage d'un système de transport public, opéré par des opérateurs publics, à des solutions individuelles ou reposant sur l'initiative privée, des solutions qui ont d'ailleurs toutes pour point commun d'emprunter la route. L'avenir de la route, c'est donc... la route ! Bel effort pour la transition écologique !

Bien sûr, nous ne sommes pas opposés au développement du vélo, de la marche ou d'autres mobilités décarbonées, mais nous voulons aussi aborder la question du service public, des transports collectifs et d'une politique publique.

Nous voulons également aborder la question des financements, grande inconnue de ce projet de loi. Le Gouvernement fait le choix du scénario 2 du COI, ce qui nous paraît faible. Pire encore, malgré les annonces d'un effort de 40 % de financements supplémentaires, c'est le silence radio sur les financements nouveaux pour l'Afitf. Soulignons tout de même les efforts évidents et remarquables du rapporteur, qui a permis – c'est déjà bien – de sanctuariser la part de la hausse de la TICPE attribuée à l'Afitf et d'attribuer une nouvelle portion de cette recette aux collectivités. Des efforts de fléchage, donc, mais pas de sources nouvelles ! Nous y reviendrons par nos amendements, en proposant des financements nouveaux, à la fois pour les autorités organisatrices au travers du versement transport ou de la baisse de la TVA et pour l'Afitf. Nous proposerons ainsi la mise en œuvre d'une taxe poids lourds : il faut bien revenir sur cet avantage concurrentiel de la route, qui ne finance pas les infrastructures.

Parce qu'il s'agit aussi de justice et d'efficacité fiscales, nous pensons que les exonérations fiscales des camions seraient mieux employées pour le financement de l'Afitf, tout comme nous considérons que l'État aurait intérêt à retrouver la maîtrise de ses infrastructures, au premier chef des concessions autoroutières, ou, pour le moins, à ne pas en autoriser de nouvelles, comme le fait ce projet de loi. L'État doit reprendre la main !

Enfin – c'est le troisième argument, et non le moindre, qui justifie cette motion de procédure, nous sommes farouchement opposés à la libéralisation des transports urbains et à l'explosion de la RATP en une myriade de filiales au gré des contrats obtenus. Nous considérons que l'organisation de la filialisation correspond à une stratégie connue : segmenter pour mieux privatiser ensuite les opérateurs publics.

Certes, cette ouverture à la concurrence est prévue depuis l'adoption du règlement OSP et de la loi de 2009. Certes, les possibilités de dérogation pour le transport urbain n'existent pas dans ce règlement, contrairement au ferroviaire. Mais nous continuons de penser que cet horizon n'est pas indépassable, y compris parce qu'il va s'avérer coûteux pour les autorités organisatrices dans l'organisation des procédures. Nous considérons, à l'instar de ce que nous avons soutenu l'année passée pendant la réforme ferroviaire, que la France s'honorerait à porter au niveau européen l'exigence d'une révision des traités et des directives qui imposent la concurrence en tout domaine. Nous avons l'expérience aujourd'hui de ces ouvertures à la concurrence : elles dégradent les services publics, démantèlent les monopoles publics pour en faire des monopoles privés, se traduisent par une baisse de qualité du service public, de la sécurité des infrastructures et, le plus souvent, par une augmentation des coûts pour les usagers.



La question des personnels des transports publics est également centrale. Leur statut public n'est pas un archaïsme du passé, mais bien le corollaire de salariés tournés vers un objectif de service public, notamment de ces principes fondateurs : égalité, continuité, mutabilité et accessibilité.

Aujourd'hui, vous proposez de dynamiser ce système en organisant le dumping social dans ce secteur, préconisant ainsi une harmonisation vers le bas des garanties salariales et la fin programmée du statut spécifique. Nous ne participons pas à ce gâchis ! Nous pensons bien au contraire qu'il conviendrait de réfléchir, y compris pour aider et accompagner les collectivités dans leurs nouvelles compétences, à la création d'un opérateur public du transport urbain, à l'échelle nationale, qui permettrait de faire prévaloir les enjeux d'intérêt général sur ceux du privé et la complémentarité des modes plutôt que leur mise en concurrence.

Dernier point : nous sommes absolument opposés à l'ajout en commission de l'allongement de la période de déclaration individuelle de grève. Cet amendement, adopté à la hussarde, ...

**M. Roger Karoutchi.** Oh !

**Mme Éliane Assassi.** ... sans concertation, est une véritable provocation, monsieur Karoutchi, pour les agents du service public.

**M. Roger Karoutchi.** Non, ce n'est pas vrai !

**Mme Éliane Assassi.** Une loi sur les mobilités ne peut être une loi qui organise le recul des droits sociaux des agents des transports !

Pour l'ensemble de ces raisons, mes chers collègues, nous vous proposons de voter la motion tendant à opposer la question préalable. (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste. – Mme Martine Filleul applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Patrick Chaize, contre la motion. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Patrick Chaize.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, l'exercice est délicat. Je me dois en effet de donner les raisons pour lesquelles nous devons rejeter cette motion tendant à opposer la question préalable, mais je dois, à la vérité, reconnaître que l'objet de cette motion est assez convaincant. Malheureusement, pour ses auteurs, convaincant ne veut pas dire convaincu !

Le résultat de ce paradoxe, c'est que je vais consacrer mon intervention à expliquer pourquoi les auteurs de la motion ont souvent raison, grief par grief, pour finalement vous demander, mes chers collègues, de ne pas la voter.

Sur la forme, d'abord, les auteurs de cette motion nous rappellent avec malice toute l'étrangeté qu'il y a à débattre de ce projet de loi d'orientation des mobilités, alors même que nous sommes en plein grand débat national. Leur remarque est tout à fait justifiée : légiférer aujourd'hui, c'est, disons-le, faire peu de cas de ce grand débat national, faire peu de cas de la colère exprimée par les Français et c'est, enfin, faire peu de cas de l'aptitude des Français à donner leur avis sur une politique publique. Si le Gouvernement pense qu'il peut faire l'économie de la démocratie directe après avoir enjambé le Parlement – et le verbe « enjamber » est avanta-geux... –, grand bien lui fasse ! Mais, dans ce cas, il eût été plus sage de ne pas convoquer nos compatriotes à cette grande procession républicaine.

Toujours en ce qui concerne la concomitance entre le grand débat d'un côté et l'examen de ce projet de loi de l'autre, l'effet est d'autant plus maladroit que le détonateur des mouvements sociaux que nous avons traversés a été la hausse des prix des carburants.

La crise des « gilets jaunes », bien qu'aujourd'hui envisagée comme une crise sociale ordinaire, est au départ une crise de la mobilité : mobilité sociale, certes, mais mobilité spatiale d'abord. Voilà pourquoi il me semble légèrement anachronique d'examiner ce projet de loi avant même l'issue du grand débat,...

**Mme Éliane Assassi.** Très bien !

**M. Patrick Chaize.** ... mais soit !

Grief suivant exposé par les auteurs de la motion : le recours aux ordonnances. Difficile, là encore, de ne pas leur donner raison !

Sur les 44 articles du projet de loi initial, une douzaine d'articles prévoient un recours aux ordonnances,...

**M. Laurent Duplomb.** Ça, c'est la démocratie...

**M. Patrick Chaize.** ... et pas les moindres : véhicules connectés, expérimentations de solutions innovantes en matière de mobilité – très circonscrites –, soutien aux installations de production de biogaz, polluants atmosphériques. Autant de sujets structurants !

En ce qui concerne le recours à un cabinet privé pour la rédaction de l'étude d'impact, le journal *Le Monde*, dans un article du 29 novembre 2018, nous a indiqué que l'appel d'offres évoquait également l'exposé des motifs. Je ne crois pas que cette possibilité soit de nature à remettre en cause l'examen de ce texte ; en revanche, elle nécessite une clarification de la part du Gouvernement sur l'objet exact de l'appel d'offres. À titre personnel, je ne crois pas que nous assistions ici à un cas flagrant de méconnaissance de l'article 39 de la Constitution ni à une entorse aux dispositions organiques de la loi du 15 avril 2009. Reste que cela vient s'ajouter à une phase d'élaboration du projet de loi pour le moins laborieuse.

Si ce processus d'élaboration a débuté dès la mise en place des Assises nationales de la mobilité, qui se sont tenues du 19 septembre au 13 décembre 2017, la phase de rédaction s'est, pour l'essentiel, achevée en août dernier avec la transmission d'une première version de l'avant-projet de loi au Conseil d'État. Une saisine rectificative a été adressée en octobre. Dans les deux cas, nous n'avons pas eu connaissance de son avis.

L'avis du 15 novembre nous sera finalement transmis avec retard. Entre-temps, nous avons pu disposer des avis pour le moins réservés du Conseil national d'évaluation des normes et du Conseil économique, social et environnemental. Mais le Gouvernement décida, après que ces avis eurent été rendus publics, de modifier son projet de loi avant son passage en conseil des ministres pour s'adapter – je crois qu'il n'y a pas d'autre raison – au mouvement des « gilets jaunes ». Ont ainsi été retirées du projet de loi la création des péages urbains, qui devaient voir le jour dans les communes de plus de 100 000 habitants, la suppression de l'obligation d'une part minimale de véhicules à faibles émissions pour les entreprises et, enfin, la consécration législative du Conseil d'orientation des infrastructures. Voilà pour les principales, car la liste est bien sûr très incomplète.

La phase d'élaboration du projet de loi ne s'est pas arrêtée là, puisque, dans une lettre rectificative du 20 février, le Gouvernement a souhaité procéder à l'ajout de six

nouveaux articles. Heureusement pour vous, madame la ministre, notre rapporteur est un homme plein de bienveillance. Les auteurs de la motion ont d'ailleurs eu l'élégance de saluer son travail, qui, comme je viens de le préciser, n'a pas été rendu facile. Dans l'objet de la motion, il est notamment question de son travail sur le financement des infrastructures de transport. C'est justement le point que je veux aborder à présent.

Le grief sans doute le plus important soulevé par nos collègues du groupe CRCE est le suivant : le fait que ce projet de loi d'orientation des mobilités fasse « l'impasse sur la question essentielle des financements ». Nos collègues évoquent la sanctuarisation des ressources de l'Atif proposée par le rapporteur. J'ajouterai à cela l'affectation intégrale de la hausse de TICPE prévue par la loi de finances pour 2015 au financement des infrastructures de transport.

Toujours en matière de financement des infrastructures, et toujours en ce qui concerne les faiblesses bien réelles de ce projet de loi sur ce point, nos collègues du groupe CRCE estiment que la question des investissements « reste posée afin de permettre un niveau d'investissement à la hauteur des besoins et pour le moins au niveau du scénario 3 présenté par le comité d'orientation des infrastructures ».

Sans le savoir peut-être, les auteurs de la motion nous donnent la meilleure raison qui soit de commencer l'examen de ce texte.

À ce propos, je crois savoir que nombre de mes collègues, et ce quel que soit leur groupe politique d'appartenance, se réjouissent à l'avance de pouvoir trouver des solutions de financement innovantes. Vous pourrez ainsi constater, madame la ministre, que la Haute Assemblée est toujours disposée à apporter son concours au Gouvernement,...

**M. Roger Karoutchi.** Pas trop, quand même ! *(Sourires.)*

**M. Patrick Chaize.** ... et ce même si votre texte se trouve privé de ressources.

Autre grief dans la motion : les enjeux de transition écologique et de lutte contre le réchauffement climatique sont insuffisamment pris en compte, puisque l'alternative promue face à la voiture individuelle reste l'usage de la route au travers de la notion de mobilité partagée, qui est placée au même niveau d'exigence que la mobilité propre. Comment s'opposer à cette réflexion ?

J'ajoute, en ce qui me concerne, que si le texte évoque la mobilité partagée et la mobilité propre, il eût été loisible, toujours pour dépasser notre horizon, de s'intéresser à la non-mobilité. On y pense trop peu souvent, mais la clé de mobilité actuelle qui conditionne nos besoins en mobilité propre ou en mobilité partagée, c'est l'accroissement constant des besoins de mobilité. Nous sommes à l'âge du « zapping » territorial, c'est-à-dire que nos concitoyens travaillent dans un lieu A, consomment dans un lieu B et font leurs démarches administratives dans un lieu C. La solution n'est pas toujours de savoir comment se déplacer, mais peut-être pourquoi se déplacer. Pourquoi alors prendre la peine d'équiper notre pays en fibre optique ? À quoi bon le développement de la 5G si, en définitive, nous ajoutons à ces nouveaux flux électroniques les flux physiques de l'ancien monde ?

Dernier point de la motion dont je voudrais vous parler : la dénonciation de la libéralisation des transports urbains en Île-de-France.

**M. Roger Karoutchi.** Ah !

**M. Patrick Chaize.** Par principe, je n'y suis pas opposé, comme la plupart de mes collègues du groupe Les Républicains. Comme la plupart d'entre eux également, je souscris aux garde-fous qui sont aujourd'hui envisagés, quoique insuffisants pour nos collègues du groupe CRCE.

Mes chers collègues, je l'ai confessé dans mon propos liminaire, je suis trop souvent d'accord avec mes collègues du groupe communiste républicain citoyen et écologiste. *(Exclamations amusées sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)*

**Mme Éliane Assassi.** Rejoignez-nous ! *(Sourires.)*

**M. Patrick Chaize.** On nous demande d'examiner cette loi en plein grand débat national, qui devait servir de fondement aux prochaines politiques publiques. Cette loi qui a trop souvent recours aux ordonnances,...

**M. Charles Revet.** Ce n'est pas normal !

**M. Patrick Chaize.** ... cette loi dont les contours ont changé à deux reprises, cette loi que le Conseil d'État, le Conseil national d'évaluation des normes et le CESE n'ont pas jugée aboutie, cette loi, enfin, qui n'est pas financée.

Malgré tous ces griefs et la pertinence de chacun d'entre eux, le groupe Les Républicains votera contre cette motion. *(Oh ! sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)* Nous pensons qu'il faut poursuivre la délibération. Nous pensons surtout que, dans le contexte politique actuel, il ne serait pas opportun de laisser l'exécutif poursuivre son dialogue avec une opinion déboussolée. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste.)*

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Ce ne sera pas une surprise : je suis défavorable à cette motion.

Ce débat serait prématuré ? Je peux vous assurer que je n'ai entendu personne au cours du grand débat me dire qu'il était urgent d'attendre.

**Mme Éliane Assassi.** C'est le deuxième sujet qui vient en discussion !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il faudrait attendre le retour de la confiance ? La confiance ne se construit pas en attendant, mais en proposant des solutions.

Je n'ose imaginer que vous refusiez ce débat. Au reste, vous avez déposé 105 amendements...

Eh oui, ce texte porte une ambition forte pour la transition écologique, et nous pourrions débattre des différents leviers proposés ! Eh oui, ce texte porte une ambition forte pour le transport ferroviaire ! Voici quelques chiffres : 80 % des investissements de l'État et de ses opérateurs, dans la décennie qui vient, vont être consacrés au ferroviaire, tandis que la route représente 85 % des déplacements dans notre pays.

Oui, ce texte crée un droit à la mobilité dans une logique de services adaptés aux besoins et afin de ne plus laisser sans solution ceux qui ne bénéficient pas d'un service ferroviaire ! Oui, ce texte crée un cadre social protecteur pour les agents de la RATP, alors que l'ouverture à la concurrence a été votée il y a déjà dix ans !

Je pense que ce débat est attendu, qu'il est nécessaire et qu'il est utile.

**Mme Éliane Assassi.** Dans le grand débat, la question des transports vient en deuxième position ! Il ne faut pas raconter d'histoires !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Raymond Hugonet, pour explication de vote.

**M. Jean-Raymond Hugonet.** Le groupe Les Républicains est attaché à la poursuite de l'examen de ce texte et donc défavorable à la motion présentée par nos collègues membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste. Les raisons de cette position sont claires : tout d'abord, parce que le processus d'élaboration de ce texte a débuté dès la mise en place des Assises nationales de la mobilité, qui se sont tenues à la fin de 2017 ; ensuite, parce que concevoir les mobilités de demain pour réduire les fractures territoriales et sociales est un enjeu essentiel et urgent ; enfin, parce que prévoir des ressources crédibles, pérennes et transparentes était absolument nécessaire.

Je tiens moi aussi à saluer l'excellent travail du rapporteur de ce texte, Didier Mandelli, qui a fait de la question des moyens financiers une priorité. En effet, sur son initiative, la commission a inscrit le principe d'une sanctuarisation des ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, dont le budget ne peut dépendre de recettes instables et fluctuantes comme celles des amendes radars. La commission a également fixé dans la loi le principe de l'affectation intégrale de la hausse de la TICPE au financement des infrastructures de transport. Elle a par ailleurs fait de la réduction des inégalités territoriales son objectif prioritaire. Nous sommes bien évidemment ici, au Sénat, très sensibles à cette démarche.

Attribuer une partie du produit de la TICPE au financement des services de mobilité dans les territoires dont les ressources sont insuffisantes permettra la mise en place de vraies alternatives à la voiture individuelle et de rompre le cercle vicieux de la « double peine » des habitants de ces territoires, dont les revendications sont, ne l'oublions pas, à l'origine de la crise des « gilets jaunes ». C'est donc en examinant ce texte que nous pourrions garantir la soutenabilité financière des investissements de l'État dans les infrastructures de transport pour les dix prochaines années.

Le Sénat ne doit pas se dérober et, comme il en a pris l'habitude, il doit proposer un texte responsable et financé sans qu'il pèse pour autant sur les ménages et les entreprises.

**M. Charles Revet.** Très bien !

**M. Jean-Raymond Hugonet.** À titre personnel, et en tant que sénateur francilien, je ferai partie de ceux qui seront d'une extrême vigilance quant à l'évolution du texte sur les thématiques vitales touchant la région d'Île-de-France. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

**M. Jean-Michel Houllégatte.** La loi sur les mobilités fait l'objet d'une attente forte de la part de nos concitoyens. Le texte qui nous est présenté aujourd'hui est le fruit d'un long travail, puisqu'il a été élaboré à la suite des Assises nationales de la mobilité, lancées il y a déjà un an.

La question des mobilités sur l'ensemble de notre territoire est essentielle et déterminante pour la cohésion sociale, comme le montre le fait que le mouvement des « gilets jaunes » a été déclenché par une hausse de la fiscalité sur le gazole. Elle doit donc retenir notre plus grande attention.

Ce texte n'est pas encore satisfaisant : nous pensons qu'il ne va pas assez loin sur certains points et nous regrettons qu'il ait été fortement réduit par rapport à ce qu'il était initialement. Nous regrettons notamment, comme cela a déjà été souligné, qu'il ne règle pas la question des financements.

En revanche, nous saluons le travail du rapporteur, Didier Mandelli, qui a permis l'adoption à l'unanimité de nombreux amendements, permettant ainsi des évolutions remarquables du texte lors de son examen en commission. Le débat en séance nous offre une occasion d'en voter d'autres.

Si le groupe socialiste est encore réservé sur ce texte, il est convaincu que le débat doit avoir lieu. Après un long travail approfondi, des avancées obtenues en commission et d'autres peut-être à venir, il serait regrettable de le différer.

Adopter cette motion reviendrait à renoncer à convaincre et peut-être à réduire notre propre parole. Or nous avons des propositions constructives à faire, sur lesquelles nous espérons être entendus.

Nous souhaitons que ce débat puisse se tenir dans un esprit apaisé, sans céder à la provocation politique, comme la remise en cause des droits acquis, ce qui pourrait permettre, dans un esprit de conciliation, d'aboutir à des positions de consensus comme nous y sommes déjà parvenus en commission. Nous serons donc particulièrement vigilants sur tout recul du droit des salariés.

Le groupe socialiste votera contre cette motion. Si nous comprenons, à certains égards, les arguments qui ont été développés à la fois sur le fond et la forme par nos collègues du groupe communiste, il nous semble nécessaire de débattre, avec même l'espoir, en fonction d'éventuelles avancées du texte et de notre vigilance sur certains points, de parvenir à une issue favorable. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Michèle Vullien, pour explication de vote.

**Mme Michèle Vullien.** Inutile de dire que le groupe Union Centriste votera contre cette motion. Il est absolument indispensable de traiter ces problèmes de mobilité.

La participation très large aux Assises nationales de la mobilité a montré combien nos concitoyens étaient attentifs à cette question, comme l'attestent également les demandes qui émergent des mouvements sociaux actuels. Récemment, j'ai pris part à une réunion en présence du nouveau préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui m'a confirmé que, partout où il allait, il entendait : « Mobilité ! Mobilité ! Mobilité ! »

Permettez-moi un petit clin d'œil : la première mobilité, c'est le spermatozoïde ; la dernière mobilité, c'est la dispersion des cendres. (*Exclamations amusées sur plusieurs travées.*) Entre les deux, c'est la vie ! Parlons de la vie ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Alain Fouché, pour explication de vote.

**M. Alain Fouché.** Ce texte a le mérite d'exister et contient de bonnes propositions. Les territoires les attendent depuis des années. Ce n'est donc pas le moment de reculer. Par conséquent, le groupe Les Indépendants votera contre cette motion. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Claude Requier, pour explication de vote.



**M. Jean-Claude Requier.** Tout le monde prenant la parole, je me dois d'intervenir au nom du groupe du RDSE. (*Sourires.*)

Compte tenu de notre tradition d'écoute, de dialogue et d'échange, nous sommes par principe contre les motions tendant à opposer la question préalable. Par conséquent, nous voterons contre celle-ci. En outre, comme nous avons déposé près de cent amendements, nous pensons que nous allons contribuer à un bon débat! (*Sourires et applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix la motion n° 106, tendant à opposer la question préalable.

Je rappelle que l'adoption de cette motion entraînerait le rejet du projet de loi.

(*La motion n'est pas adoptée.*)

### Discussion générale (*suite*)

**Mme la présidente.** Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Ronan Dantec.

**M. Ronan Dantec.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, la discussion de la loi d'orientation des mobilités est un moment important de notre calendrier parlementaire. L'ouverture des travaux législatifs ici, au Sénat, traduit la reconnaissance de l'importance de cet enjeu de la mobilité pour les territoires et les collectivités.

La précédente loi-cadre sur le sujet, la LOTI, date de 1982 – il y a plus de trente-cinq ans! Nous parlions alors de « transports intérieurs ». En parlant aujourd'hui de mobilités, nous montrons que notre approche a changé. Nous parlons même, cela reviendra dans le débat, de « droit à la mobilité », et je voudrais tout d'abord m'arrêter sur ce terme.

Depuis 1982, nous avons beaucoup investi : en TGV, en autoroutes, en aéroports... Nous avons changé la France et ses dynamiques de développement, grâce en particulier au TGV, les métropoles se sont affirmées, nous sommes sortis de la logique du *Paris et le désert français*, le célèbre livre de Jean-François Gravier paru en 1947. Mais, et il faut s'arrêter sur ce paradoxe, ce rééquilibrage permis par les infrastructures n'est pas ainsi perçu par tous nos concitoyens. Assèchement économique des territoires non métropolitains, étalement urbain et congestion des entrées de ville au petit matin, coût de la mobilité thermique disent une France en difficulté de mobilité, et la crise des « gilets jaunes » est dans toutes les têtes.

Cette France à deux ou trois vitesses nous interpelle. Aussi, il est essentiel de souligner en introduction que, sans une politique de meilleure répartition des emplois, d'aménagement économique volontariste du territoire, les politiques de mobilité resteront en partie inefficaces, tentant de résoudre des problèmes dont elles ne sont pas à l'origine.

Vous connaissez la vigilance et l'engagement du groupe du RDSE en faveur de cette exigence d'aménagement du territoire. En ce sens, nous regrettons que ce texte ne nous permette pas de discuter de tous les aspects de mobilité ayant un rôle clé d'aménagement du territoire, comme la gouvernance portuaire ou les aéroports de proximité, dont le rôle est précieux pour maintenir des entreprises dans des secteurs par ailleurs mal desservis – vous aurez noté que je peux même défendre des aéroports!

Cela étant dit, nous saluons, madame la ministre, le changement de discours que vous impulsez, cette priorité donnée aux mobilités du quotidien. C'est ainsi l'ouverture d'un nouveau cycle stratégique, qui doit participer de la cohésion nationale et, par ces financements, à la redistribution des richesses.

Sur le financement, justement, le texte n'est pas sans lacunes, et nous savons tous les centaines de millions d'euros qui manquent au budget de l'Afitf. Nous avons déjà, en commission, sur proposition de notre rapporteur, tenté de sécuriser une partie de ces financements en les dégagant de recettes aléatoires, mais nous ne pouvons que regretter que l'application du fameux article 40, qui mériterait d'être remise à plat – c'est une discussion entre nous –, nous prive d'importants débats sur d'autres recettes possibles, en particulier la participation des camions internationaux en transit, pour le financement des routes.

Plus largement, si nous soutenons évidemment la décentralisation des approches stratégiques, cela ne peut se faire sans un maintien d'une forte péréquation, d'une solidarité nationale forte, qui mériterait d'être mieux explicitée.

Ce texte veut donner aux territoires plus de responsabilités au travers de la généralisation du rôle d'autorité organisatrice des mobilités. Nous ne pouvons que souscrire à cette approche décentralisatrice, au renforcement du couple région-intercommunalité. Je ne peux que m'en féliciter, et le parallèle est évident avec la loi de transition énergétique et pour la croissance verte, votée sous le précédent quinquennat, qui avait aussi renforcé ce même couple pour l'action climatique.

En tant que président du groupe de travail « gouvernance » du débat national sur la transition énergétique, nous avons justement porté cette même proposition du tandem région-intercommunalité. De ce fait, le rapprochement entre les plans Climat et les plans de mobilité est assez évident, et je remercie le rapporteur Didier Mandelli d'avoir accepté les amendements tendant à renforcer cette articulation. Je crois d'ailleurs que nous sommes nombreux, sur ces travées, à le remercier, lui qui a fait preuve d'une grande ouverture pour intégrer au texte des amendements venant de tous les groupes. (*M. Jean-François Husson applaudit.*)

**M. Mathieu Darnaud.** Bravo!

**M. Ronan Dantec.** À propos de l'action contre le dérèglement climatique, ce texte reste encore très timide sur plusieurs points clés : les moyens de ramener le transport de fret vers le rail et la perspective d'interdiction de vente à l'horizon de 2040 des véhicules thermiques neufs.

Sur ce dernier point, le recul de l'État par rapport au plan Climat, puisque cet horizon est cité non plus dans la loi, mais simplement dans son préambule, ne peut que nous inquiéter. Cela ne donne pas aux constructeurs automobiles une perspective claire pour s'engager résolument dans cette mutation, ce qui détonne par rapport aux autres pays européens. Cette fin de la commercialisation des véhicules thermiques est prévue pour 2030 au Danemark, en Suède, aux Pays-Bas et en Irlande – et même en Inde – et pour 2040 au Royaume-Uni et en Espagne. Notre industrie automobile doit être engagée résolument dans cette mutation pour ne pas être marginalisée demain. Elle a donc besoin de signaux très clairs de la part de l'État.

Cette réduction hautement nécessaire de nos émissions de gaz à effet de serre passe aussi par les nouvelles mobilités, même si elles ne répondent pas à tout : un bouchon de véhicules autonomes reste un bouchon, avec des véhicules à l'arrêt! Aussi, nous devons rester volontaristes dans les

signaux donnés aux modes de transport doux, notamment le vélo, en étant néanmoins conscients que leur développement et leur présence massive dans l'espace public appellent de nouvelles régulations. Le Sénat a fait œuvre utile en développant quelques facilités pour les cyclistes dans les trains ou les parkings ; il serait dommage, madame la ministre, que le Gouvernement revienne en arrière sur certaines de ces modestes avancées.

Nous serons donc vigilants. Les deux semaines qui s'ouvrent doivent nous permettre d'améliorer encore ce texte, qui nous semble néanmoins aller dans le bon sens. Le groupe du RDSE devrait donc très largement le soutenir. (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, ainsi que sur des travées du groupe La République En Marche.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jérôme Bignon.

**M. Jérôme Bignon.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons cet après-midi vient moderniser le cadre des transports, qui deviennent « mobilités ». Nous nous réjouissons que le Gouvernement ait choisi le Sénat pour présenter en premier ce texte ambitieux.

Le but visé par le Gouvernement – proposer aux Français une solution de substitution face au « tout-voiture » – va dans le bon sens. Nous pensons aussi qu'il faut faire confiance aux territoires et aux collectivités qui les administrent pour développer des solutions adaptées à leurs réalités. Ces collectivités sont les plus à même de prendre des dispositions permettant d'établir une mobilité vraiment durable et crédible.

C'est donc une très bonne idée de décentraliser davantage ; les territoires de ce pays peuvent faire beaucoup, mais pas sans moyens. Ces derniers sont à la fois juridiques – c'est l'objet, pour partie, du présent texte – et financiers : il faut le garder à l'esprit, et cette réalité n'a pas été totalement oubliée.

Je tiens à saluer certaines avancées de ce projet de loi en matière environnementale. Il existe en effet bon nombre de moyens de faire de l'écologie positive.

Nous nous félicitons, à cet égard, de la place qui a été accordée au vélo. La France devait se doter des moyens nécessaires au développement de l'usage de la bicyclette. Nous avons beaucoup de retard sur nos proches voisins européens ; je penche aux Belges, aux Hollandais ou encore aux Allemands. Les Français seront davantage incités à devenir cyclistes : la création de stationnements sécurisés pour vélos et de parcours cyclables d'envergure au travers du schéma national des véloroutes sera un élément décisif.

Le territoire où je vis est une ruralité mixte, à la fois agricole et industrielle, faite d'usines et de fermes réparties entre de nombreux villages. Le covoiturage y a toute sa place. Il fait intervenir les entreprises, avec le « forfait mobilités durables », les collectivités, avec la création de voies de circulation réservées, et les autorités organisatrices de la mobilité, qui auront désormais la possibilité d'apporter une aide financière aux covoiturageurs. C'est le cas pour la communauté de communes où je vis : elle a pris cette compétence depuis longtemps. Par les initiatives qu'elle déploie en la matière, elle démontre tout l'intérêt qu'il y a à donner les moyens d'agir à des intercommunalités regroupant une centaine de communes : cette manière de faire est non seulement extrêmement moderne, mais extrêmement efficace.

De nombreux points complémentaires pourraient être relevés. Je pense, par exemple, à la place de l'hydrogène dans la mobilité. Il n'y a pas de raison pour que le train à

hydrogène ne circule pas encore sur nos lignes, alors qu'il est déjà en service en Allemagne. L'hydrogène est une énergie qui a de l'avenir ; j'en suis profondément convaincu. Je pense, évidemment – madame la ministre, vous ne m'en voudrez pas –, à l'avenir du canal Seine-Nord-Europe. Est-il vraiment nécessaire de changer, par la loi, le statut de l'établissement public ? J'ai vu que le Conseil d'État en doutait. Je rappelle que ce canal n'est pas simplement une voie de transport fluvial ; c'est aussi et surtout un outil d'aménagement du territoire. Les élus de la région Hauts-de-France, qui sont nombreux dans cet hémicycle, sont donc impatients de voir l'État y apporter sa contribution.

Les élus du groupe Les Indépendants soutiennent les grandes orientations de ce projet de loi. Ils saluent, eux aussi, le travail formidable accompli par Didier Mandelli, la qualité du résultat obtenu et l'ouverture dont il a fait preuve.

**M. Charles Revet.** Bravo ! C'est mérité !

**M. Jérôme Bignon.** Nous croyons beaucoup à l'intermodalité dans le domaine de la mobilité, notamment collective. La diversité des réalités de notre pays appelle une pluralité de solutions. (*MM. Alain Fouché et François Patriat applaudissent.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Frédéric Marchand.

**M. Frédéric Marchand.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, « à en croire certains esprits bornés – c'est le qualificatif qui leur convient –, l'humanité serait renfermée dans un cercle de Popilius qu'elle ne saurait franchir, et condamnée à végéter sur ce globe sans jamais pouvoir s'élancer dans les espaces planétaires ! Il n'en est rien ! On va aller à la lune, on ira aux planètes, on ira aux étoiles, comme on va aujourd'hui de Liverpool à New York, facilement, rapidement, sûrement, et l'océan atmosphérique sera bientôt traversé comme les océans de la lune ! » Voilà ce qu'écrivait Jules Verne au XIX<sup>e</sup> siècle.

En 2019, dans notre pays, nous nous interrogeons encore, certes, sur la réalité des voyages planétaires, mais bien davantage sur les trajets, les déplacements et les mobilités du quotidien. Cette question, je l'évoquais il y a encore quelques jours à Anor. Outre que cette charmante commune de l'Avesnois a la particularité d'être le point culminant du département du Nord, ses 3 300 habitants rencontrent aujourd'hui bien des difficultés dans leurs mobilités du quotidien, qu'il s'agisse de l'emploi, de la santé, des loisirs ou encore de la vie familiale. Anor n'est, hélas ! pas un cas isolé dans notre pays et témoigne bien des difficultés auxquelles se heurtent nos concitoyens, par trop souvent « assignés à résidence ».

« Mobilité, mobilités », nous disent depuis plusieurs semaines nos concitoyens ; il n'est pas une seule rencontre qui se soit tenue dans le cadre du grand débat national dans laquelle ce thème ait été abordé, que l'on soit en ville ou à la campagne. En effet, le besoin de mobilité est réel : le besoin de mobilité partagée, de mobilité fiscalement et socialement juste, mais aussi et surtout le besoin d'une mobilité pensée à l'aune des enjeux climatiques. Nos concitoyens veulent pouvoir vivre la mobilité, mais une mobilité qui soit pensée, organisée, accessible, pratique et aussi de plus en plus propre.

Dès lors, oui, un projet de loi d'orientation des mobilités prend sens dans la France de 2019 ! Nous commençons l'examen d'un texte qui – nous l'espérons tous, quelles que soient nos convictions respectives – doit faire date et ouvrir des perspectives positives pour nos concitoyens. Le Sénat a œuvré dans ce sens. Qu'il me soit permis de féliciter notre

rapporteur, Didier Mandelli, pour la qualité du travail mené dans un souci permanent d'associer tous les commissaires à ce texte.

La physionomie de ce projet de loi a évolué depuis son passage en commission. Ainsi, priorité est désormais donnée à l'épineuse question des infrastructures et de la trajectoire financière que notre pays entend donner à nos infrastructures. Il s'agit là d'un préalable nécessaire à toute mobilité et à la réduction des fractures territoriales et sociales.

On doit évidemment évoquer les nouvelles infrastructures, mais aussi et surtout l'entretien et la remise à niveau du patrimoine existant, alpha et oméga de toute mobilité réussie, qu'elle soit pédestre, cyclable ou automobile. Ne nous trompons pas de combat en pointant du doigt l'automobile, cette bagnole devenue le mal du siècle, mais appelée demain à un nouvel avenir dans le cadre de ce que nous sommes nombreux ici à appeler de nos vœux : la fin du moteur thermique et le recours aux énergies décarbonées.

La question des infrastructures est essentielle, tout comme la question de la gouvernance et l'assurance qu'il n'y ait plus, demain, de « zones blanches » de mobilités.

Permettre aux collectivités territoriales de se saisir pleinement de la compétence mobilité, c'est la garantie pour nos concitoyens de pouvoir se déplacer d'un point A à un point B, et là est l'essentiel. Encore faut-il, pour ce faire, que les collectivités en aient les moyens et que ces chantiers soient menés dans des délais que nous qualifierons de raisonnables, au regard des renouvellements qui interviendront notamment en 2020.

En matière de mobilités, il nous faut aller vers l'idéal et comprendre le réel ; je sais, madame la ministre, que ce point de vue est aussi le vôtre. Nous aurons l'occasion d'évoquer ce sujet à l'occasion de nos débats, mais nous partageons tous ici la même envie : donner aux collectivités les moyens de réussir la révolution, les révolutions des mobilités. N'ayons pas peur des mots : nous parlons d'une véritable révolution des usages et de révolution climatique en tentant de lutter efficacement contre la pollution de l'air.

Avec la loi d'orientation des mobilités, nous disposerons demain d'une boîte à outils qui doit permettre, avant toute modélisation, d'expérimenter des modes de transport dont on a parfois tendance à penser, à tort, qu'ils ne sont pas faits pour nous, qu'ils ne sont pas adaptés aux contraintes du monde moderne.

Mes chers collègues, à ce titre, permettez-moi de m'arrêter quelques instants sur le vélo, comme l'ont fait les orateurs qui m'ont précédé. Il nous faut mettre le paquet pour faire vivre l'ambitieux plan Vélo et affirmer sans ambages qu'il s'agit là d'un vrai moyen de transport. En effet, contrairement à des idées trop souvent reçues, le vélo du quotidien n'est pas réservé aux habitants de plats pays ou aux citoyens. La pratique du vélo, et notamment du vélo à assistance électrique, doit être encouragée au travers de diverses mesures. Je pense non seulement à certaines dispositions de ce texte, mais aussi à plusieurs amendements déposés, ou encore à des initiatives comme celle que je vais proposer ici et maintenant.

Monsieur le président du Sénat, équipons notre maison, le Sénat, d'une flotte de vélos à assistance électrique. Ils pourront être utilisés par les collaborateurs et par nous, sénateurs, qui avons à nous rendre, par exemple, dans différents ministères, notamment le vôtre, madame la ministre. *(Applaudissements sur des travées du groupe La République En Marche. – M. Ronan Dantec applaudit également.)*

Madame la présidente, je vous remets donc cette proposition, à l'attention de M. le président du Sénat. Le Sénat est au cœur des mobilités et des mobilités douces : nous devons en faire la démonstration.

Garantir le droit à la mobilité du quotidien, c'est permettre à toutes et à tous de se déplacer librement, sans contrainte aucune, en encourageant toutes les formes de mobilité et en incitant nos concitoyens à tendre vers une mobilité partagée. Nous défendrons ainsi un certain nombre de mesures au sujet du covoiturage ou encore, sur le volet financier, à propos du « forfait mobilités ». À notre sens, celui-ci doit prendre en compte toutes les formes de mobilité, dans leur complexité et avec leurs diverses complémentarités.

Le sujet des mobilités est décidément passionnant, car, en définitive, il structure notre société. Avec ce texte, il peut préfigurer ce nouveau contrat social auquel bon nombre de nos concitoyens aspirent et dont la nécessité est plus qu'avérée dans un monde en permanente évolution.

Notre responsabilité est immense, pour aujourd'hui, mais aussi et surtout pour demain et après-demain, dans tout le champ des mobilités, sans oublier – cela a été dit – le ferroviaire ou encore le secteur fluvial, que nous ne voulons plus voir comme un chef-d'œuvre en péril.

Notre responsabilité est immense, et le Sénat doit être au rendez-vous. Il l'est d'ailleurs, à en juger par le nombre d'amendements déposés sur ce texte, témoignant d'une appétence féroce pour le sujet.

Le temps du débat est désormais devant nous, et il convient de procéder, en séance publique, avec le même esprit qu'en commission ; ainsi, il a été possible d'écouter tous les acteurs de la mobilité, d'échanger avec eux. D'ailleurs, madame la ministre, ils saluent la méthode employée dans le cadre des Assises nationales de la mobilité. Elle a permis de faire vivre le débat, un vrai débat.

Est maintenant venu le temps de l'action et des solutions. Ces dernières s'inscrivent dans le cadre d'une volonté dont nous ne doutons pas. Bien sûr, il reste encore quelques forteresses à prendre, mais c'est ensemble que nous y parviendrons.

Nous ne pouvons plus attendre, car nos concitoyens ne comprendraient ni ne pardonneraient.

Nous ne pouvons plus attendre, car l'urgence climatique est là, et l'affirmation, dans la loi, de la fin de la vente des véhicules thermiques pour 2040 est un marqueur fort qu'il nous faut confirmer.

L'urgence climatique, nous devons y répondre avec ce texte de loi, et les outils ne manquent pas : les zones à faibles émissions, les énergies propres, le déploiement du vélo sont autant de points saillants sur lesquels nous ne pouvons pas transiger et qui appellent une prise de conscience collective ; autant d'enjeux que nous examinerons dans les prochains jours et qui rendent ce texte indispensable.

Ce projet de loi doit permettre d'encourager les collectivités à agir encore et toujours. C'est le cas à Anor, que j'évoquais précédemment, avec la belle initiative *My Anor, My Mobility*, qui s'inscrit dans le cadre plus global d'une opération menée à l'échelle de l'Avesnois.

Oui, madame la ministre, à Anor, on attend beaucoup de la loi d'orientation des mobilités ! Mais cette attente est à l'échelle de tous nos territoires, inventifs pour les mobilités de demain, qui n'ont qu'une seule envie : aller plus loin ! *(Applaudissements sur les travées du groupe La République En Marche, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste.)*



**M. Gérard Larcher.** Mon cher collègue, je transmettrai votre proposition aux questeurs !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guillaume Gontard.

**M. Guillaume Gontard.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, après une bonne année de péripéties, voici enfin le projet de loi d'orientation des mobilités, texte tant attendu. Nous aurions préféré l'examiner au printemps dernier, en même temps que la réforme ferroviaire : ce choix aurait été plus cohérent. Nous aurions préféré l'examiner dans sa version initiale, à 220 articles, avant que les réunions interministérielles ne le vident de sa substance et particulièrement de ses financements...

Entre-temps, le mouvement des « gilets jaunes » est venu rappeler l'enjeu primordial que constitue la mobilité pour nos concitoyens. Dans notre pays, l'urbanisme a été façonné par la voiture, qui relie de plus en plus des zones-dortoirs délaissées et des métropoles encombrées. André Gorz nous avait pourtant prévenus dès 1973, dans son visionnaire petit essai, *L'Idéologie sociale de la bagnole*. Nous n'en avons rien fait, nous avons continué à développer les zones périurbaines seulement accessibles en voiture tout en laissant disparaître les lignes ferroviaires et, plus largement, les transports collectifs.

Madame la ministre, votre politique n'est que la continuité de ce mouvement, à une exception près : la prise en compte du fait qu'il est indispensable de sortir de l'ère du « tout-voiture individuelle ». Oui, mais comment ? Votre projet de loi ne répond que très partiellement à la question. La raison en est simple, et Gorz nous la donnait dès 1973 : « [...] l'alternative à la bagnole ne peut être que globale. Car pour que les gens puissent renoncer à leur bagnole, il ne suffit point de leur offrir des moyens de transports collectifs plus commodes : il faut qu'ils puissent ne pas se faire transporter du tout parce qu'ils se sentiront chez eux dans leur quartier, leur commune, leur ville à l'échelle humaine, et qu'ils prendront plaisir à aller à pied de leur travail à leur domicile – à pied ou, à la rigueur, à bicyclette. »

Nous en sommes très loin. Je ne reprendrai pas l'excellente démonstration de ma collègue Éliane Assassi pour rappeler que presque rien dans ce texte ne concerne les transports collectifs – ces derniers demeurent pourtant la colonne vertébrale des mobilités –, si ce n'est l'ouverture à la concurrence de la RATP, qui fragilisera un peu plus nos capacités à entretenir et développer le réseau ferré francilien. Rien pour le rail – la question des lignes régionales est renvoyée à un énième rapport ! Rien pour le fluvial, ou presque ! Ce texte renonce d'emblée à l'ambition qui devrait être la sienne : restructurer notre réseau de transport, alors que pèse sur nous l'épée de Damoclès du changement climatique. Il s'agit, en somme, d'une boîte à outils dans laquelle manqueraient les outils essentiels.

Ce projet de loi n'est pas dénué d'intérêt pour autant, particulièrement dans la version que nous propose la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, qui l'a sérieusement musclé. Je salue à ce titre le travail de notre rapporteur, Didier Mandelli, qui n'a pas ménagé son effort et qui a pris soin d'associer l'ensemble des forces politiques à la rédaction de ce texte. Le projet de loi contient ainsi quelques dispositions intéressantes pour développer la pratique du vélo et des mobilités actives. Elles méritent toutefois d'être complétées, et plusieurs groupes le proposeront durant les débats.

Aucun maire ne se plaindra de pouvoir réguler et mettre à contribution les entreprises de *free floating*, qui inondent les trottoirs de vélos et de trottinettes électriques. Sur ce point également, il convient de conserver la rédaction du Sénat.

S'ils ne sauraient remplacer les transports en commun en zone urbaine, le covoiturage et l'autopartage peuvent, en zone rurale, représenter des solutions de déplacement intéressantes pour limiter l'usage de la voiture personnelle. Ils sont également le seul débouché viable de la voiture électrique, qui ne peut qu'être partagée pour remplir son ambition écologique. Là aussi, nous invitons le Gouvernement à aller plus loin à l'occasion du débat parlementaire.

En effet, pour lutter efficacement contre la pollution, dont on vient d'apprendre qu'elle tue en fait plus que le tabac – elle cause 67 000 décès par an dans notre pays –, il faut, sans mauvais jeu de mots, passer la seconde. Pour être efficace, le dispositif des zones à faibles émissions doit être renforcé et élargi à toutes les communes de plus de 50 000 habitants. Il faut également réintroduire dans le texte la fin des véhicules thermiques d'ici à 2040. Il faut aider les communes à développer leurs axes cyclables et des solutions non polluantes pour les livraisons dans le dernier kilomètre.

Cet effort passe également par le nouveau « forfait mobilités », dont nous saluons la création, mais qui, pour atteindre son but, doit être cumulable avec un abonnement de transports en commun et rendu obligatoire, afin que chaque salarié puisse en bénéficier. Voilà un moyen efficace pour développer l'intermodalité que nous appelons tous de nos vœux ! Voilà un moyen efficace pour diminuer quelque peu le coût de la mobilité et apporter un début de réponse aux revendications des « gilets jaunes » !

Mes chers collègues, sans doute aurait-il fallu, pour ce faire, attendre les conclusions du grand débat. Nous avons tenté de les anticiper en vous proposant non seulement cette solution, mais également une prise en charge accrue des abonnements de transports en commun pour les salariés au SMIC. Nous vous proposerons aussi de renforcer la démocratie dans la gouvernance des AOM, en y associant les syndicats de personnels et les associations d'usagers : ce que nous rappelle le mouvement social en cours, c'est que, pour gouverner, il faut partir des besoins de la population dans tous les territoires. Les gouvernements successifs ont eu tendance à l'oublier...

L'adoption de nos amendements ne comblera pas toutes les lacunes de ce texte, mais elle permettra de lui donner une densité supplémentaire et d'apporter davantage de réponses aux défis de la mobilité du XXI<sup>e</sup> siècle. C'est le minimum que nos concitoyens sont en droit d'exiger de la première grande loi relative aux transports depuis près de quarante ans.

Madame la ministre, nous comptons sur vous pour entendre la voix des territoires, dont le Sénat se fera, comme toujours, l'écho. (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste. – Mme Martine Filleul applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Claude Bérit-Débat. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

**M. Claude Bérit-Débat.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, c'est peu de dire que, depuis 1982 et la promulgation de la LOTI, une nouvelle donne pour les mobilités et le transport dans notre pays se faisait attendre.

Élu du monde rural, je constate chaque semaine dans mon département de la Dordogne les difficultés de nos concitoyens à se déplacer. Pour ceux qui n'ont d'autre solution que d'utiliser leur voiture au quotidien, les choix politiques sont sensibles : la colère déclenchée par la hausse de la fiscalité sur le gazole et relayée par les « gilets jaunes » exprime un sentiment d'abandon très prégnant dans ces « zones blanches » de la mobilité. Dès lors, ce projet de loi vise un objectif louable : renforcer les moyens pour les mobilités du quotidien et dégager des marges de manœuvre pour les collectivités afin de s'en emparer.

Madame la ministre, je salue la concertation menée en amont de ce texte, mais je regrette tout autant que vous ayez présenté le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire sans discuter en premier lieu des orientations liées à la mobilité dans son ensemble.

Le contexte politique et social, nous le savons, a retardé l'examen de votre texte. À l'origine, il devait comporter plus de 150 articles. Finalement, leur nombre a été limité à 54, puis à 44, après les arbitrages de Bercy et de Matignon. Dès lors – c'est un peu son péché originel –, le texte étudié en commission présentait plusieurs lacunes importantes, en particulier s'agissant des financements pérennes dédiés aux infrastructures. Vous avez vous-même concédé le besoin de trouver 500 millions d'euros supplémentaires à partir de 2020 pour garantir les ressources de l'Afitf.

À ce sujet, je tiens à saluer l'important travail du rapporteur Didier Mandelli,...

**M. Gérard Larcher.** Très bien !

**M. Claude Bérit-Débat.** ... qui a su proposer un grand nombre de dispositifs de compromis pour compenser les carences identifiées.

Parmi les 240 amendements adoptés en commission, plusieurs mesures me paraissent aller dans le bon sens : le COI sera de nouveau gravé dans le marbre de la loi ; la programmation financière liée à la réalisation des infrastructures de transport sera examinée par le Parlement ; surtout, les ressources de l'Afitf seront sanctuarisées et l'on affectera des recettes pérennes liées à la TICPE, notamment celles qui ont été décidées en 2014 pour compenser l'arrêt de l'écotaxe.

Du point de vue de la gouvernance, satisfaire l'objectif d'assurer une offre de mobilité partout sur notre territoire et pour tous signifie donner aux collectivités les moyens de mettre en œuvre cette compétence. Aussi, j'approuve la philosophie du texte, consistant à faire des régions les chefs de file des mobilités dans notre pays, aux côtés des EPCI. Mais ces derniers doivent pouvoir bénéficier de marges de manœuvre plus grandes pour se saisir, eux aussi, des compétences dédiées. La mise en œuvre d'un versement mobilité plus souple et plus strictement conditionné à l'organisation de services réguliers répond à cet impératif, de même que l'affirmation des contrats de mobilité comme outils adaptés pour inciter plus encore au conventionnement.

Je me félicite tout particulièrement de l'attribution d'une partie de la TICPE aux mobilités dans les territoires peu denses. Cette solution permettra aux AOM de compléter le produit d'un versement mobilité insuffisant dans certains départements, comme le mien, où le potentiel fiscal peut se révéler à la fois faible et très inégalement réparti.

En outre, le fléchage des certificats d'économies d'énergie vers le secteur des transports pour promouvoir la mobilité propre est, à mes yeux, une idée séduisante. Ce type de mesure rejoint notre volonté de vous proposer plusieurs

nouvelles pistes de financements innovants, tant au profit de l'Afitf que des collectivités territoriales, afin de mieux répondre au défi des mobilités de demain.

Avec mes collègues du groupe socialiste, nous défendrons plus d'une centaine d'amendements, qui tendent à aller encore plus loin au profit des collectivités et des initiatives locales : création d'un versement mobilité additionnel et transitoire pour financer localement des projets d'infrastructures ; fléchage d'une partie de la TICPE vers les EPCI développant des services de mobilité sobre et faiblement émettrice ; ou encore meilleure association des départements, détenteurs de la compétence de gestion des routes, aux politiques de mobilité. Certes, notre proposition d'instaurer une redevance kilométrique pour les poids lourds, assortie d'une suppression de la taxe à l'essieu, n'a pas passé le couperet de l'article 40, mais elle reflète notre volonté de doter le pays d'un dispositif conforme aux règles européennes visant à faire contribuer les transporteurs étrangers au financement de notre réseau routier national, sans les discriminer sur la base d'arguments nationalistes contestables.

Nous serons très attentifs au débat que suscitera notre proposition de grand emprunt national au profit des infrastructures de transport. En effet, nous avons l'audace de penser, dans la lignée de plusieurs économistes de renom, que le financement des mobilités durables, comme celui de la transition énergétique, doit bénéficier d'un véritable plan d'investissement sur le long terme.

Enfin, madame la ministre, j'évoquerai les amendements que vous avez déposés tardivement. L'un d'eux vise à permettre le transfert de certaines lignes ferroviaires à des collectivités territoriales. Mais d'autres, et nous le regrettons, tendent à revenir sur les avancées votées en commission. J'ajoute que certaines dispositions,...

**Mme la présidente.** Il faut conclure !

**M. Claude Bérit-Débat.** ... très techniques, échappent à l'évaluation du Conseil d'État.

Mes chers collègues, vous l'aurez compris, au long de ce débat, les élus de notre groupe veilleront à être constructifs tout en se montrant vigilants et attentifs aux réponses apportées. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Michèle Vullien. *(Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste.)*

**Mme Michèle Vullien.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, enfin, nous y sommes : trente-cinq ans après la LOTI, le projet de loi d'orientation des mobilités, tant attendu par les acteurs du secteur et les citoyens, est à l'étude. Qui plus est, la première lecture commence devant le Sénat. Le fait est suffisamment rare pour être souligné !

Madame la ministre, pour la confiance que vous témoignez à la Haute Assemblée, pour votre qualité d'écoute lors des différents échanges et pour les nombreuses phases de concertation menées en préparation de ce projet de loi, je tiens à vous remercier tout particulièrement.

Je remercie également notre rapporteur, Didier Mandelli. Certains de mes collègues l'ont déjà dit : il a ouvert avec bienveillance les auditions à tous les élus de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Il a su rester attentif aux demandes, remarques et propositions faites tout au long du processus de travail.

Je souhaite également remercier les organismes professionnels, associations d'élus ou de citoyens, les entreprises, les collectivités avec qui nous avons eu des échanges constructifs durant nos travaux pour améliorer un texte qui se devra de faire référence durablement.

Mes chers collègues, comme vous le savez, ce projet de loi est essentiel, car la mobilité est absolument indispensable à tous les actes de la vie. Elle concerne tous les citoyens, quels que soient leur statut, leur âge, leur lieu de résidence, qu'ils soient femme ou homme, actif ou retraité, demandeur d'emploi ou étudiant. Que l'on vive en ville ou à la campagne, dans une métropole ou une commune isolée, on a toujours besoin de se déplacer pour étudier, travailler, se soigner, faire des courses, se cultiver ou aller voir des amis. Même pour utiliser un espace de *coworking*, il faut se déplacer.

La vie « à distance », avec les outils numériques, n'abolit pas la nécessité de se déplacer : un livreur devra toujours venir à notre domicile si nous commandons par internet. Ce constat met d'ailleurs en lumière les impératifs de la logistique du dernier kilomètre.

Le maître mot, l'objectif principal, l'enjeu, c'est bien qu'il n'y ait plus aucune « zone blanche » de mobilité sur notre territoire. Voilà pourquoi nous devons engager une réflexion sur la notion d'équité, notion différente de l'égalité stricte, entre tous nos territoires et sur la nécessité de trouver des solutions adaptées à la réalité concrète du terrain.

Plus que jamais, cette situation nous interroge quant aux solutions de mobilité pour tous, qui, de manière évidente, n'excluent pas la voiture, même si elle est de moins en moins sacro-sainte ; quant aux solutions *ad hoc* en fonction des territoires ; quant à l'impérieuse nécessité de créer un cadre propice au dialogue, à la décision et au financement entre les différentes strates administratives concernées.

Ce projet de loi nous conduit également à nous interroger sur le partage des données. Cherchant constamment à me mettre en situation d'usage et empruntant régulièrement les transports publics, je considère que tous les travaux entrepris dans la logique du MaaS – *Mobility as a Service* – vont dans le bon sens s'agissant déjà d'intermodalités, des mobilités actives au *mass transit*, de la marche à pied aux navettes autonomes. Le transfert des données à l'autorité organisatrice est alors une condition *sine qua non* de la pertinence de l'outil. Tandis que plane l'ombre de GAFAM, il est de notre devoir de définir les conditions du succès de ces nouveaux services, en s'assurant qu'aucun prestataire privé ne puisse en tirer un avantage concurrentiel. L'intérêt général doit primer les intérêts particuliers.

Malgré toutes ces bonnes intentions, nous déplorons qu'au fil des jours, ou des arbitrages interministériels, ce texte tant attendu se soit vidé petit à petit de sa substance au point de manquer singulièrement d'ambition, notamment au regard de l'enjeu climatique et du développement durable. Le projet de loi a été dangereusement édulcoré pour ne pas faire de vagues dans le contexte politique actuel. C'est la raison pour laquelle il était nécessaire de l'amender. Le grand nombre d'amendements déposé est d'ailleurs significatif, et le groupe Union Centriste sera particulièrement attentif à la suite des débats. Ces derniers ne manqueront pas d'être animés, car, en la matière, nous sommes au cœur du quotidien de nos concitoyens.

Il est également dommage d'examiner ce projet de loi en sachant que certaines de ses lacunes ne pourront être gommées à court terme ; parce que des sujets, pourtant essentiels, demeurent à l'étude au sein du ministère – je

pense à la péréquation du versement mobilité ou encore à la taxe pour les poids lourds étrangers – ; parce que des travaux sont en cours – je pense notamment au rapport du préfet Philizot sur le devenir des petites lignes ferroviaires ; d'ailleurs plusieurs collègues l'ont déjà dit, les enjeux ferroviaires ont été finalement gommés de ce texte – ; parce que le projet de loi a trop largement recours aux ordonnances.

Enfin, au même titre que mes collègues, je ne peux que m'interroger sur la problématique du financement : financement des infrastructures, financement des solutions de mobilité choisies par les autorités organisatrices, financement de la régénération, financement de la dette de la SNCF.

Madame la ministre, j'approuve totalement votre point de vue lorsqu'il s'agit de définir une programmation sincère et crédible. Nos concitoyens ne peuvent plus accepter les reports systématiques, les promesses non tenues, les DUP non respectées, les attermolements et les délais glissants : souvent, on laisse passer tant de temps que les infrastructures sont construites sur la base d'études et de solutions obsolètes ! Pourtant, la programmation de l'hypothèse 2 de l'excellent rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, instance que nous souhaitons tous voir pérenniser, est rapidement devenue une programmation « 2 moins ». Surtout, elle n'est assortie d'aucune garantie financière. Vous conviendrez que l'on gagne beaucoup en crédibilité lorsque l'on apporte lesdites garanties. Or, j'y insiste, je ne les vois pas vraiment. Il semble qu'il faille attendre le prochain projet de loi de finances pour les obtenir.

Plusieurs dossiers brûlants, volontairement laissés hors du cadre du COI, alors qu'ils représentent des enjeux financiers colossaux, ne font que renforcer mon inquiétude. Je pense au Lyon-Turin, au Grand Paris Express ou encore au canal Seine-Nord-Europe.

La présentation récente du budget de l'Afitf n'est pas parvenue à nous rassurer. Je fais partie de ceux pour qui les ressources issues des mobilités, la TICPE notamment, doivent être fléchées vers les mobilités. Les taxes, péages, impôts et autres redevances ont alors un sens, une réalité objective facilitant leur acceptation. Imaginer un financement d'infrastructures prioritaires en les corrélant à la productivité des radars, sachant que l'Afitf est la dernière servie, relève plus du non-sens que de la stratégie.

Pour conclure, alors que j'évoquais à l'instant les problèmes de financement, je voudrais vous lancer un défi, madame la ministre.

La baisse de la dotation globale de fonctionnement a amené les collectivités locales à revoir leur organisation, à remettre en question les process, à améliorer leur politique d'achats, dans un souci constant d'économie. Je n'ai pas de réponse toute faite à vous proposer, mais la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités me semble offrir l'occasion rêvée de nous interroger sur la multiplicité des organismes publics et parapublics intervenant sur la thématique des mobilités, sur leurs missions, leur pertinence, leur fonctionnement et leur efficacité, ainsi que sur la multiplicité des documents d'orientation, des schémas directeurs, souvent rédigés selon des temporalités différentes. Si le Sraddet, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, doit devenir un document de référence pour les mobilités, musclons-le comme il doit l'être et clarifions sa position par rapport aux autres schémas. Seuls les spécialistes parviennent à s'y retrouver dans cet emboîtement de schémas. De même, nous avons ici l'occasion de mettre en question la profusion normative, qui engendre des dépenses importantes, ainsi que les approches



en silo qui empêchent une vision globale et transversale. L'intermodalité relève d'une approche globale des mobilités, tenant compte de ce qui se passe dans les territoires alentour.

Madame la ministre, mes chers collègues, notre tâche est sans nul doute complexe, mais nous ne devons pas décevoir nos concitoyens : nous savons combien leur attente est fébrile. *(Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Rémy Pointereau. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.)*

**M. Rémy Pointereau.** Madame la présidente, madame la ministre, monsieur les rapporteurs, chers collègues, nous attendions ce projet de loi d'orientation des mobilités, dit LOM, depuis un certain temps, comme nos concitoyens, préoccupés par les problématiques d'accès aux infrastructures routières, ferroviaires ou maritimes. Madame la ministre, ils attendent du Gouvernement, et par la force des choses de nous, la mise en œuvre d'une politique volontariste pour un meilleur aménagement du territoire. Cet objectif nous oblige.

Malheureusement, le texte initial ne plaçait pas cette préoccupation au sommet des priorités du projet de loi et, comme ce fut le cas d'ailleurs avec la réforme de la SNCF, il aura fallu attendre que le Sénat s'investisse pour que la question de l'aménagement, et plus précisément celle du désenclavement des territoires, en devienne l'objet principal.

Je salue le travail réalisé en ce sens dans un esprit constructif et exigeant par les rapporteurs, Françoise Gatel, Benoît Huré et, tout particulièrement, Didier Mandelli et l'équipe qui l'a accompagné.

Ce projet de loi comporte cinq titres, mais l'un d'entre eux a fait l'objet d'une attention particulière de la part de notre commission : celui relatif à la programmation des investissements de l'État dans les infrastructures de transport. Cette programmation s'appuie essentiellement sur le rapport du comité d'orientation des infrastructures publié en février 2018, qui présentait trois scénarios en matière de priorités d'investissements.

Madame la ministre, vous avez opté pour le scénario n° 2. Je ne souhaite pas m'attarder sur les difficultés de financement clairement identifiées et corrigées par notre commission, qui a prévu des ressources crédibles et pérennes pour financer cette réforme. Toutefois, je veux vous dire que le choix de ce scénario est, de mon point de vue, la plus importante marque de renonciation à l'ambition initiale du texte, à savoir « offrir à nos concitoyens, sur l'ensemble du territoire, des solutions de déplacement à la hauteur de leurs attentes et des enjeux d'aujourd'hui », comme l'indique la première phrase de l'exposé des motifs.

En effet, en optant pour le deuxième scénario plutôt que pour le troisième, le Gouvernement fait le choix d'enterrer des projets qui, pourtant, permettraient tout à fait de réduire le fossé entre les habitants des métropoles et des centres urbains connectés, efficacement reliés aux pôles économiques, et nos concitoyens exclus de l'accès aux réseaux et aux offres de transport.

L'un de ces projets me tient particulièrement à cœur : celui de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, la POCL. Né en 2007 et toujours inscrit dans le Grenelle de l'environnement, ce projet, comme d'autres, ne cesse de faire l'objet d'une procrastination étatique. Son utilité a pourtant été démontrée par la commission Mobilité 21, selon laquelle il présente « la double caractéris-

tique de répondre à la saturation prévisible de la LGV Paris-Lyon, mais aussi de mieux connecter les territoires du centre de la France au réseau de la grande vitesse ».

Madame la ministre, souhaiter la réalisation d'une LGV ne relève pas d'un caprice : c'est une infrastructure qui permet de mettre en œuvre des politiques de développement local de grande envergure et ainsi de replacer les territoires concernés sur les rails de la modernité. Voyez le développement qu'ont connu Lyon, Strasbourg, Reims, Rennes ou Bordeaux !

Je suis conscient des problèmes posés par le financement et la dette, mais, comme dans une entreprise performante, nous devons définir des perspectives à long terme – quinze ou vingt ans –, ainsi que le faisait autrefois la Datar, la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale. À l'instar d'une entreprise, un pays qui n'investit plus est un pays qui se meurt. *(Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.)* Il ne faut pas confondre dette de fonctionnement et dette d'investissement. Nous avons besoin d'un cap et nous devons donner de l'espérance aux territoires oubliés.

Nous sommes d'accord pour privilégier la rénovation et la modernisation des lignes existantes, à l'image de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, dite POLT, mais le projet de loi est muet sur le calendrier des travaux nécessaires à ce titre, de même que sur les plus petites lignes. Ainsi, on n'y trouve pas un mot, pas une note de bas de page sur la ligne Paris-Bourges-Montluçon, alors que son état, comme d'ailleurs celui de bien d'autres, est très dégradé à cause des reports successifs d'investissements.

En ce sens, je me réjouis que nous ayons pu, avec l'appui du rapporteur, insérer dans le projet de loi, sans pour autant revenir, madame la ministre, sur votre préférence pour le scénario n° 2, une programmation qui n'abandonne pas des projets inscrits dans le scénario n° 3.

Au fond, nous n'avons qu'un seul désir : que l'État renoue avec ce que l'on appelait, dans l'ancien monde, l'« âge d'or de l'État aménageur » ! *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe Union Centriste.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Alain Fouché. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires et sur des travées du groupe Union Centriste.)*

**M. Alain Fouché.** Madame la présidente, madame la ministre, monsieur le président de la commission, mes chers collègues, ce texte positif est très attendu par nos territoires et nos concitoyens.

Le travail de la commission a notamment permis de mettre en évidence certaines difficultés de financement. Il est évident que de nouvelles ressources vont devoir être trouvées. Les solutions proposées par la commission à cet égard nous paraissent aller dans le bon sens.

Se pose également la difficulté tenant à l'écart d'un peu plus de 200 millions d'euros entre le budget de l'Afif pour 2019, tel que prévu par ce projet de loi, et celui qui a été publié le 27 février dernier par l'agence elle-même.

La France a depuis longtemps besoin d'investissements importants pour maintenir et développer ses infrastructures de transport ; ce n'est pas une nouveauté. La situation actuelle de nos territoires n'est pas satisfaisante : beaucoup d'entre eux ont toujours besoin d'être désenclavés, d'où la pertinence de ce projet de loi.

J'éprouve cependant un regret, madame la ministre: les thèmes du transport aérien et du fret ferroviaire n'ont pas été traités. Dans certains territoires de France, pourtant, le désenclavement passe nécessairement par le transport aérien. Je fais ici référence, en particulier, à la France d'outre-mer.

Ce projet de loi ne résoudra pas tous les problèmes, mais il contient cependant de nombreuses mesures intéressantes. Nos territoires vont pouvoir développer leurs propres solutions, adaptées à leurs spécificités: c'est important pour la ruralité, car il n'y a pas que Paris en France, monsieur Karoutchi! (*Sourires.*)

**M. Roger Karoutchi.** Bien entendu!

**M. Alain Fouché.** On peut en effet compter sur leur ingéniosité pour imaginer des solutions pragmatiques, mais il faudra mobiliser des fonds suffisants pour que celles-ci puissent être mises en œuvre.

Certains territoires ne nous ont d'ailleurs pas attendus. À ce titre, l'ouverture des données est une très bonne chose. Des solutions de mobilité existent parfois déjà, mais elles ne sont pas assez utilisées, faute d'être suffisamment connues du public. On peut aussi penser que cette ouverture permettra l'élaboration de nouvelles solutions.

Plus généralement, ce projet de loi fixe un cadre favorable à l'innovation. Nous espérons que cela permettra l'émergence de synergies, tant en matière de mobilité qu'en matière économique. Nous en avons besoin, car il ne faut pas opposer les différents modes de transport entre eux, non plus que les citoyens aux ruraux. C'est dans la complémentarité que nous saurons créer un système plus efficace et plus juste. Ce texte permettra, à mon sens, d'y parvenir. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Indépendants – République et Territoires, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe Les Républicains.*)

**M. Roger Karoutchi.** Très bien!

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Pierre Vial.

**M. Jean-Pierre Vial.** Madame la présidente, madame le ministre, mes chers collègues, s'il est difficile de prédire quelle sera la place de ce texte dans l'histoire des transports de notre pays, nul ne peut contester que, par son intitulé, il marque une rupture avec un monde organisé sous l'autorité de l'État. Vous me permettez de concentrer mon propos sur le sujet de l'État stratège.

M. Bruno Le Maire évoquait, en fin de semaine dernière, son ambition de voir la France redevenir la première économie du continent d'ici à quinze ans, en rappelant que, il y a vingt ans, notre économie était comparable à celle de l'Allemagne, ce qui est vrai! Il aurait pu ajouter que les capacités ferroviaires de transport de marchandises des deux pays étaient alors également équivalentes. Cependant, les nôtres se sont effondrées à hauteur de plus de la moitié, quand celles de l'Allemagne ont progressé de plus de 40 %.

Madame la ministre, vous vous étonniez récemment que l'Europe n'ait pas retenu les ports français au titre de la stratégie post-Brexit. Il est en effet regrettable de constater que, si la France est la proue de l'Europe dans l'Atlantique, Le Havre ne figure pas parmi les cinquante premiers ports mondiaux et que plus de 50 % des marchandises importées dans notre pays transitent par des ports étrangers.

La création de la liaison Lyon-Turin s'inscrit donc clairement dans l'enjeu méditerranéen de demain. Lancée par Cavour en 1857, avant que la Savoie ne devienne française, la construction de ce tunnel ferroviaire fut une première mondiale. Aujourd'hui, le trafic de marchandises entre la

France et l'Italie atteint 40 millions de tonnes, pour 3 millions de poids lourds. Les chiffres du trafic entre la Suisse et l'Italie sont équivalents, mais les Suisses viennent de descendre sous le seuil de 1 million de poids lourds, quand le Lyon-Turin permettrait à terme d'en reporter un million sur le rail.

C'est lors du sommet d'Essen, en 1993, que le Lyon-Turin a été retenu parmi les grandes infrastructures européennes à réaliser. En 2010, le Conseil européen a confirmé le « corridor méditerranéen » allant d'Espagne jusqu'en Hongrie, avec franchissement des Alpes par la section Lyon-Turin.

L'ambition politique française a été affichée très tôt, dès le traité de Turin de 2001, avec l'engagement du Président de la République de l'époque, Jacques Chirac, confirmé successivement par les présidents Nicolas Sarkozy, François Hollande et, plus récemment, Emmanuel Macron. Vous-même, madame le ministre, avez rappelé que le tunnel transfrontalier et ses accès faisaient partie intégrante du traité transfrontalier relatif au Lyon-Turin; je vous en remercie.

L'actualité nous conduit à rappeler que le tunnel transfrontalier de 57,7 kilomètres, d'un coût de 8,6 milliards d'euros, est financé à 40 % par l'Europe, à 35 % par l'Italie et à 25 % par la France, alors que l'ouvrage est situé à 80 % sur notre territoire, au cœur des accès de la liaison Lyon-Turin, d'une longueur de 270 kilomètres. Avec ce tunnel de basse altitude, la France se mettra au niveau des infrastructures transfrontalières européennes de l'arc alpin, après les tunnels du Lötschberg, du Saint-Gothard et du Brenner.

Mais la question des accès reste au cœur des enjeux nationaux et régionaux, en vue de pouvoir disposer d'une infrastructure de haute capacité: franchissement du verrou de Chambéry, en Savoie, règlement du nœud lyonnais par le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le CFAL, accès à Grenoble, demandé par les élus de l'Isère, défi écologique du report du trafic de la route sur le rail.

L'intention exprimée par les collectivités territoriales de la région de participer au financement à hauteur de 1 milliard d'euros témoigne de l'importance que représentent pour elles ces accès. Il faut souligner la possibilité de prévoir un phasage: vous savez que le lancement d'une tranche opérationnelle de moins de 4 milliards d'euros pourrait être envisagé. Le dépôt par notre collègue Bruno Gilles d'un amendement soulignant l'urgence de traiter le nœud lyonnais afin de garantir l'axe nord-sud d'accès au port de Marseille est révélateur de la situation.

Au regard de ces défis, j'ai deux questions précises à vous poser, madame le ministre.

La première concerne les financements européens. Le Gouvernement italien a accepté la poursuite des travaux et des appels d'offres du tunnel transfrontalier, en saisissant Bruxelles pour renégocier les financements. Or la Commission européenne a présenté, en juin dernier, une proposition visant à renouveler le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, le MIE, en portant le cofinancement de l'Europe de 40 % à 50 % pour les projets liés aux liaisons transfrontalières. Le Lyon-Turin, qui relève de ces grands projets, est éligible à cette augmentation de taux pour le tunnel, mais également pour le financement des accès. À un moment aussi décisif pour ce projet, la France doit saisir cette occasion européenne. Pouvez-vous nous assurer, madame le ministre, que la France sollicitera Bruxelles, conjointement avec l'Italie, pour le financement du tunnel et des accès?

Ma seconde question concerne le transfert modal. La France a toujours affiché l'objectif d'un report d'un million de poids lourds de la route sur le rail, une ambition écologique rappelée par Nicolas Hulot. La décision de principe a été prise en 2009 : depuis dix ans, nous attendons une nouvelle impulsion, avec l'appel à projets pour la création d'une plateforme dans l'Est lyonnais. Pouvez-vous, madame le ministre, vous engager à mettre en œuvre cette nouvelle étape indispensable et urgente pour la sécurité et la qualité de l'environnement de nos vallées alpines ? (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Martine Filleul. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

**Mme Martine Filleul.** Madame la présidente, madame la ministre, monsieur le rapporteur, monsieur le président de la commission, mes chers collègues, ce projet de loi part de constats inattaquables et répond à des objectifs auxquels on ne peut que souscrire : le domaine des transports connaît une mutation profonde, les échanges se multiplient à grande vitesse, engendrant des dommages irrémédiables pour notre planète, tandis qu'une grande partie de nos concitoyens voient s'allonger leurs trajets quotidiens, éprouvent un sentiment d'isolement, d'assignation à résidence, et ont besoin de moyens de déplacement plus efficaces et moins coûteux.

En ce sens, nous saluons les mesures qui, dans ce texte, accompagnent la mue numérique, ainsi que les nouveaux usages, notamment le déploiement de modes de transport alternatifs, l'ouverture des données de mobilité dans le respect de la vie privée et le développement des services d'information sur les déplacements.

Néanmoins, cette révolution ne doit pas être synonyme de régression sociale. Le Gouvernement a prévu la possibilité, pour les plateformes, d'établir une charte offrant de pseudo-droits aux travailleurs passant par leur intermédiaire sans être salariés. Cette mesure est insuffisante, puisque facultative, et surtout elle instaure un dispositif au rabais, à l'entier bénéfice des plateformes, sans réelle protection des travailleurs. Il faut mettre fin à ce système ! C'est pourquoi nous voulons supprimer cette disposition et demandons la mise en place d'une branche professionnelle, ainsi que la garantie d'un salaire minimum. Le respect du droit du travail n'est pas une simple option, et, à cet égard, l'amendement qui vise à imposer un service normal garanti aux heures de pointe pendant les périodes de grève est à nos yeux inacceptable. Nous nous y opposerons fermement !

De la même manière, s'agissant de l'ouverture à la concurrence des lignes de bus actuellement exploitées par la RATP, nous veillerons à la sauvegarde des conditions d'emploi des salariés et défendrons la mise en place d'un « sac à dos social », ainsi que la continuité des droits acquis, tout en prévoyant un haut niveau social pour les nouveaux salariés.

La mobilité représente un enjeu fondamental en matière de cohésion et d'intégration sociales. Nous compléterons donc les mesures prévues pour accompagner davantage les personnes fragilisées et favoriser leur mobilité, ainsi que pour tenir compte du caractère insulaire des territoires ultramarins. Les entreprises doivent également prendre toute leur part dans la réponse aux besoins de mobilité de leurs salariés.

Surtout, il est urgent, crucial de réduire l'impact écologique de nos déplacements. S'il comporte des mesures encourageantes, le texte présenté ne s'engage pas suffisamment dans la voie de la sortie du « tout-voiture ». Ainsi, le transport fluvial, écologiquement l'un des plus vertueux, est le parent

pauvre de ce projet de loi. C'est là un énorme paradoxe : le trafic routier sature, engendrant nuisances et pollutions, alors que nos voies navigables, les plus longues d'Europe, sont largement sous-exploitées.

En cela, ce projet de loi n'est pas à la hauteur des enjeux climatiques. Trop timide, il donne le sentiment de prolonger une logique ancienne plutôt que de préparer le monde de demain, un monde décarboné dans lequel nos mobilités devront obligatoirement respecter notre environnement. Osons changer de paradigme ! Osons avoir de l'ambition !

Attelons-nous réellement à repenser l'organisation du travail pour limiter nos déplacements, avec des horaires décalés ou le télétravail, mettons fin à la vente de nouveaux véhicules thermiques, comme nous le proposons, et réglons le transport de marchandises : autant de sujets essentiels sur lesquels ce texte fait l'impasse, tout comme sur ceux du transport aérien ou de l'avenir des petites lignes, pourtant cruciales pour la mobilité de nombreux citoyens.

Il est de notre responsabilité politique de parvenir à concilier la protection de notre planète et la réponse aux besoins légitimes de mobilité. Pour relever ce défi, nous proposerons à l'État de lever un grand emprunt : c'est plus que nécessaire pour accélérer la transition écologique.

Madame la ministre, mes chers collègues, ne nous arrêtons pas à mi-chemin et engageons-nous pleinement dans la voie des mobilités durables ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain. – Mme Cathy Apourceau-Poly applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Sol. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Jean Sol.** Madame la présidente, madame la ministre, madame, monsieur les rapporteurs, monsieur le président de la commission, mes chers collègues, les Français sont plus que jamais en attente de solutions concrètes pour améliorer leurs conditions de vie, en particulier pour faciliter leur mobilité, notamment en zones rurales.

Eu égard à l'ensemble des recommandations émises par cette chambre et aux préconisations du Conseil d'orientation des infrastructures, la présentation d'un projet de loi d'orientation des mobilités paraît tout à fait bienvenue. Je me suis donc d'abord réjoui de la volonté du Gouvernement d'effacer les « zones blanches de la mobilité » en créant une autorité organisatrice des transports pour l'ensemble du pays. Mais quelle déception de devoir constater que cette mesure, inscrite à l'article 1<sup>er</sup>, est le seul élément de la politique d'aménagement du territoire que nous attendions du Gouvernement ! Quelle déception nous avons éprouvée à la lecture d'un texte qui se focalise uniquement sur les mobilités électriques, et donc sur la voiture électrique !

Force est de constater que ce projet de loi ne répond pas aux attentes exprimées sur le terrain et qu'il ne va pas assez loin pour répondre aux défis technologiques, sociaux et environnementaux de l'avenir. L'inquiétude des membres du groupe Les Républicains est forte devant l'incapacité du Gouvernement de mobiliser un financement à la hauteur des objectifs affichés.

Par exemple, pourquoi se rendre dépendants d'une unique technologie alors que le thermique et l'hydrogène auront leur place dans le grand *mix* énergétique et technologique de demain ? Pourquoi les petites lignes ferroviaires sont-elles absentes du texte, malgré leur importance capitale ? Pourquoi les collectivités territoriales ne bénéficient-elles pas de moyens pour assumer les nouvelles compétences que leur confère ce texte ?



Vous l'aurez compris, l'intervention du Sénat apparaît plus que jamais indispensable pour améliorer la loi, trouver des solutions.

Les Pyrénées-Orientales, que je représente ici avec François Calvet, sont encore aujourd'hui à plus de cinq heures de Paris en train, faute de TGV. La compagnie Hop! va probablement diminuer le nombre des vols programmés, pourtant déjà très restreint. La réalisation du projet de sécurisation de la route nationale 116 s'éternise. Seul un investissement très attendu dans les infrastructures pourra permettre d'endiguer le légitime sentiment d'enclavement de nos populations. Mais jusqu'à quand devons-nous attendre? Ne voyez-vous pas que vous êtes en train, sur ce sujet encore, de créer les conditions d'un enracinement profond de la crise, malgré les signaux lancés par les Français?

Le jeudi 14 décembre 2017 était un jour *a priori* comme les autres. À l'approche des fêtes de Noël, les familles se préparaient à se retrouver dans la chaleur de leur foyer. Mais ce jeudi 14 décembre 2017, à 16 h 03, les vingt-deux collégiens de Millas qui rentraient à la maison en car ont vu leurs vies basculer en une fraction de seconde. Leur bus s'est fait percuter de plein fouet par un TER en traversant le passage à niveau. Soudain, le chaos, l'obscurité... Léana, onze ans, constate le drame: six de ses amis sont morts, quatorze autres blessés à jamais; des images qui resteront gravées dans le corps et la mémoire de cette collégienne, ainsi que de toutes les personnes qui ont été touchées par ce terrible événement.

J'étais présent, en cette nuit terrible, aux côtés des familles et des collégiens, face à ce bus coupé en deux, avec les élus, les représentants de l'État, les forces de l'ordre, les pompiers et les agents de la SNCF. Peut-on trouver les mots justes pour décrire l'effroi de toute une population devant la perte de six petits anges qui avaient toute une vie devant eux? Lors du rassemblement en hommage à nos enfants décédés, vous étiez présente, madame la ministre, dix ans après le drame d'Allinges, en Haute-Savoie.

Quel est le rôle d'un élu de la Nation? Faire en sorte qu'un tel drame ne puisse jamais se reproduire; réfléchir le plus efficacement possible à la mise en place de dispositifs permettant de sécuriser les 13 000 passages à niveau français; poser des actes. C'est pourquoi j'ai déposé, le 5 juin, une proposition de loi, dont j'ai souhaité qu'elle soit intégrée au texte élaboré par notre commission.

J'espère de tout cœur que cette proposition de bon sens, composée de trois dispositifs, fera l'objet d'un vote unanime de la Haute Assemblée. Je remercie le président de la commission, M. Hervé Maurey, et le rapporteur, M. Didier Mandelli, de l'avoir accueillie favorablement. J'aurai l'occasion d'y revenir.

**Mme la présidente.** Il faut conclure, mon cher collègue.

**M. Jean Sol.** Je souhaite saluer la présence dans nos tribunes de M. Bourgeonier, papa du petit Loïc, décédé lors du drame de Millas. Mes chers collègues, il est nécessaire et urgent d'agir en adoptant ces dispositifs transpartisans. Madame la ministre, les élus que nous sommes, mon département et les familles endeuillées à jamais vous seront infiniment reconnaissants de faire en sorte que ces mesures puissent être intégrées à la loi et, surtout, mises en application rapidement. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, du groupe Union Centriste et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

**Mme la présidente.** La discussion générale est close.

## Rappel au règlement

**Mme la présidente.** La parole est à M. Olivier Léonhardt, pour un rappel au règlement.

**M. Olivier Léonhardt.** Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 36 du règlement du Sénat, relatif à l'organisation de nos travaux.

Je suis quelque peu surpris de l'usage extravagant fait de l'article 40 de la Constitution pour limiter l'exercice du droit d'amendement d'un parlementaire.

**Mme Éliane Assassi.** Très bien!

**M. Olivier Léonhardt.** Je suis surpris que mon amendement visant à dissoudre la société du Grand Paris au sein d'Île-de-France Mobilités ait été ainsi discrètement écarté.

Comment la commission des finances peut-elle expliquer que la suppression d'un établissement public ayant coûté 9 millions d'euros en 2010, 33 millions d'euros en 2011, 78 millions d'euros en 2012, 153 millions d'euros en 2013, 292 millions d'euros en 2014, 566 millions d'euros en 2015, 971 millions d'euros en 2016 et 1,639 milliard d'euros en 2017, prévoyant d'emprunter plus de 35 milliards d'euros, disposant d'agents, de locaux, de véhicules et certainement, au regard des enquêtes en cours, d'un bon service juridique, constituerait une charge nouvelle?

**M. Roger Karoutchi.** Si on le supprimait, l'État devrait payer!

**M. Olivier Léonhardt.** Plus extravagant encore, on repousse mon amendement visant à augmenter le versement transport dans les départements les mieux desservis, Paris et les Hauts-de-Seine, au motif que la mise en œuvre de cette disposition entraînerait une hausse du produit de cet impôt et qu'elle inciterait, du coup, à une dépense! Toute nouvelle recette serait donc une incitation à la dépense?

Ce n'est franchement pas sérieux, et je souhaiterais obtenir des informations plus précises sur les véritables motifs de ces irrecevabilités, en espérant qu'elles ne servent pas simplement à réduire le nombre des amendements à discuter. (*Applaudissements sur les travées du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen, du groupe Union Centriste, du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

**Mme la présidente.** Acte vous est donné de ce rappel au règlement, mon cher collègue.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

TITRE I<sup>ER</sup> A

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS  
DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS:  
OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE  
(*Division et intitulé nouveaux*)

Article 1<sup>er</sup> A (*nouveau*)

- ① Le rapport déterminant la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037, annexé à la présente loi, est approuvé.
- ② Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :

- ③ 1° Réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité des zones rurales enclavées, des villes moyennes, des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations et aux pays limitrophes ainsi que, au sein des agglomérations, des quartiers prioritaires de la politique de la ville, en tenant compte des spécificités ultramarines tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- ④ 2° Améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, renforcer les offres de déplacements du quotidien, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains ;
- ⑤ 3° Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun à faibles émissions ou les modes actifs comme le vélo ou la marche à pied, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;
- ⑥ 4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, et accélérer le report modal.
- ⑦ À cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :
- ⑧ a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- ⑨ b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- ⑩ c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales par des aménagements existants ;
- ⑪ d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité ;
- ⑫ e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports et des grands itinéraires internationaux ferroviaires et fluviaux.
- ⑬ La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marc Boyer, sur l'article.

**M. Jean-Marc Boyer.** Nous vivons dans un monde profondément mobile. La mobilité imprègne tellement notre quotidien, madame la ministre, que vous avez retenu ce terme dans l'intitulé de ce projet de loi, en le substituant à celui de « transport » : l'idée est là, qu'elle soit porteuse et aboutisse à offrir les transports attendus par nos concitoyens.

Comme vous l'avez dit, l'État joue ici un rôle majeur, qu'il doit assumer pleinement. Vous devez ainsi donner les moyens financiers nécessaires aux échelons locaux quand vous leur transférez des missions dans le cadre des expérimentations que vous souhaitez mettre en place.

Par ailleurs, comme votre texte a pour ambition d'orienter les mobilités, il est essentiel qu'il marque la bonne direction. Cela consiste notamment à tenir compte des territoires et de leurs spécificités.

Certains ont besoin d'un train qui soit à la hauteur de leur attente, d'une longue attente, comme j'ai pu vous le rappeler à de nombreuses reprises en ce qui concerne l'Auvergne et le Centre. Je le redis : il est essentiel de mettre en place un « plan Marshall » pour les trente années à venir. En effet, il faut plus qu'une orientation, il faut une direction.

D'autres ont besoin qu'on tienne compte de leur réalité, qu'on ne leur impose pas des normes centralisées sans distinction, comme cela a été fait pour la limitation de vitesse à 80 kilomètres par heure. Je souhaite rappeler mon attachement à la sécurité routière. Celle-ci peut être améliorée sans jacobinisme et en impliquant les acteurs locaux. Aussi faudrait-il que le Premier ministre, dans un esprit de responsabilité et d'écoute, revienne sur son décret et que l'on donne aux préfets et aux élus locaux la compétence d'adapter la limitation de vitesse en fonction de la dangerosité des routes.

Enfin, j'ai récemment rappelé dans cet hémicycle mon attachement au nécessaire désenclavement des territoires. Je ne veux plus être un « zonard », moi qui vis dans ce que l'État appelle une « zone blanche » : zone blanche pour la mobilité, zone blanche numérique, notamment. Au travers de ce texte, agissons pour que nous, ruraux et montagnards, ne soyons plus des « zonards ». Madame la ministre, on ne vous demande pas le Grand Soir, comme d'aucuns ont pu le prétendre ; on vous demande de prendre en compte nos besoins, pour que la mobilité soit une réalité aussi pour nos territoires.

Je conclurai en paraphrasant mon ami Rémy Pointereau : un pays qui n'investit plus est un pays qui se meurt ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Fabienne Keller, sur l'article.

**Mme Fabienne Keller.** Madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, le titre I<sup>er</sup> A porte sur la programmation des investissements de l'État dans les transports : objectifs, moyens et contrôle. Je souhaite saluer à mon tour le très important travail d'analyse que le Conseil d'orientation des infrastructures a réalisé avec plusieurs de nos collègues sous l'autorité de Philippe Duron, qui nous regarde, même si j'ai conscience que chacun d'entre nous voudra amender les priorités, les calendriers et, surtout, la liste des projets retenus...

Partant de ce travail, vous avez cherché, madame la ministre, à construire une planification robuste et réaliste. Vos priorités méritent d'être soutenues. Je pense notamment aux nœuds ferroviaires saturés, aux projets nécessitant d'être achevés, en particulier pour le désenclavement de villes moyennes, aux transports du quotidien.

Certes, nous ne discutons pas ici un projet de loi de finances, mais la question du financement de ces priorités, des infrastructures de transport est bien sûr importante.

Or les auditions, ainsi qu'une table ronde organisée par la commission des finances la semaine dernière après celle de la commission du développement durable ont montré que le financement des 13,4 milliards d'euros prévus pour la

période 2018-2022 restait à consolider. Vous l'avez vous-même indiqué, madame la ministre. L'enjeu est de trouver une ressource financière pérenne pour l'Aftf au titre de la programmation 2020-2023, afin que les objectifs puissent être tenus.

Tout le monde s'accorde sur la nécessité d'un rééquilibrage entre la route et le ferroviaire ou le fluvial, pour un plus grand respect des ressources et de l'environnement.

Vous l'avez souligné, madame la ministre, la question du financement est très liée au grand débat national qui s'achève. Le défi est de trouver des ressources en évitant d'augmenter la fiscalité, surtout pour ceux qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture et pour les publics les plus vulnérables.

Les solutions ne sont pas simples. Elles pourront être évoquées dans la discussion de ce texte, ainsi qu'ultérieurement lors de l'examen de projets de loi de finances. Je forme le vœu que nos débats puissent permettre de progresser sur le financement prioritaire d'infrastructures dont la réalisation est depuis trop longtemps reportée.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Éliane Assassi, sur l'article.

**Mme Éliane Assassi.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, en inscrivant la question programmatique au début de ce texte, ce qui nous permet d'aborder en premier lieu la question des engagements de l'État en matière d'infrastructures de transport, le rapporteur a adopté une démarche judicieuse, car c'est bien en partant de ces objectifs que le cadre organisationnel doit être défini.

Madame la ministre, comment aborder sereinement la question du financement des infrastructures et celle des objectifs des pouvoirs publics en la matière, alors même que la presse a annoncé, la semaine dernière, la suppression de 56 lignes et la fermeture de 120 gares ferroviaires? (*Mme la ministre proteste.*) Je n'ai pas inventé cette information, madame la ministre, je l'ai lue dans la presse!

Comment aborder sérieusement cette problématique, alors que la question des lignes de vie est renvoyée à un énième rapport qui sera rendu, bien entendu, après l'examen de ce projet de loi? Le traitement de cette question devrait pourtant constituer l'un des engagements prioritaires de cette programmation: nos territoires ont besoin que soit conservé et renforcé le maillage ferroviaire de notre pays. Les déclarations d'intention qui sous-tendent cet article sont très directement démenties par la politique gouvernementale, ce qui entache la confiance dans les engagements pris.

Par ailleurs, alors que répondre au défi climatique est présenté comme une urgence absolue et que des milliers de nos concitoyens se sont mobilisés samedi dernier, pourquoi renoncer à aborder la question du transport de marchandises, réduite par ce rapport à celles de la compétitivité des ports et des autoroutes ferroviaires? Pourquoi faire des « mobilités partagées » l'équivalent des transports en commun, alors que le coût environnemental n'est évidemment pas le même?

Ce sont là autant de questions qui nous conduisent à nous interroger sur le modèle retenu par le Gouvernement. Après avoir promu le remplacement des trains par les « cars Macron », vous poursuivez selon la même logique libérale appliquée dans le secteur des transports depuis des décennies en remplaçant les transports en commun par des solutions individuelles. C'est là une ubérisation du service public des transports.

La question des financements est posée. Nous aurons largement le temps d'y revenir lors de la défense de nos amendements.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Roger Karoutchi, sur l'article.

**M. Roger Karoutchi.** Madame la présidente, madame la ministre, monsieur le président de la commission, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, dans le rapport annexé, il est question du Grand Paris Express. Il y est précisé que tout – rails, gares... – sera livré entre 2024 et 2030, ce qui suscite mon admiration. Ne doutant pas que ce document ait été rédigé par des gens compétents, j'apprécierai beaucoup de savoir ce qui sera livré en 2024 et ce qui le sera en 2030.

Cela fait des années que je dis, en commission des finances comme dans cet hémicycle, que l'on a peut-être eu les yeux plus gros que le ventre et que l'on n'arrivera pas à financer. Le coût du projet du Grand Paris Express, que j'ai soutenu à ses débuts, était estimé à l'origine à environ 20 milliards d'euros. Sept ou huit ans plus tard, nous en sommes à 35 milliards d'euros. J'affirme que l'on ne s'arrêtera pas là et que le coût final s'établira probablement entre 40 milliards et 45 milliards d'euros.

Cela fait des années que je demande que le projet soit remis à plat, que tous les techniciens, génies des Carpates persuadés que les élus ne comprennent rien (*Sourires.*), se mettent autour d'une table pour répondre à cette question: peut-on réellement faire tout ce qui a été prévu? On me répond systématiquement que l'engagement a été pris... Madame la ministre, là n'est pas le problème.

Monsieur Léonhardt, ce n'est pas le budget de la Société du Grand Paris qui a explosé, passant de quelques millions d'euros à plus d'un milliard d'euros, mais les prélèvements supportés par les Franciliens! En réalité, les entreprises et les particuliers d'Île-de-France payent 700 millions d'euros chaque année en taxes supplémentaires. Au train où vont les choses, cela durera cinquante ou soixante ans, et il n'est pas sûr que les budgets ne devront pas encore être revus à la hausse.

Certes, madame la ministre, tout le monde était favorable au projet initial. Mais l'État est-il véritablement aujourd'hui en mesure de dire que le projet, avec ses dépassements financiers et ses difficultés techniques, sera achevé en totalité en 2030? Je ne serai plus là pour le voir (*Dénégations amusées.*)...

**M. Alain Fouché.** Mais si!

**M. Roger Karoutchi.** ... mais, en tout état de cause, je ne sais pas si beaucoup d'élus franciliens y croient encore... (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe Union Centriste et du groupe du Rassemblement Démocratique et Social Européen.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Denise Saint-Pé, sur l'article. (*Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste.*)

**Mme Denise Saint-Pé.** Madame la présidente, madame la ministre, monsieur le président de la commission, madame, messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, développer les mobilités du quotidien, c'est tout l'esprit du projet de loi que nous examinons. Je souhaite appeler votre attention, madame la ministre, sur deux projets qui visent à atteindre cet objectif.

Il s'agit, en premier lieu, du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Dax, dont la réalisation est repoussée au-delà de 2037. Je tiens à souligner l'importance de ce projet, qui a fait l'objet d'un débat dans le cadre du Grand Projet du



Sud-Ouest, le GPSO, et a été validé par le territoire. Cette desserte ferroviaire est indispensable pour gagner la bataille environnementale du ferroviaire contre l'aérien et le routier. Le GPSO est le maillon manquant de la grande vitesse européenne jusqu'à l'Espagne. C'est l'un des axes stratégiques du réseau européen pour relier la péninsule ibérique au reste de l'Europe par la façade Atlantique, tant pour le fret que pour le trafic voyageurs, d'autant que la ligne Dax-Espagne est envisagée comme une solution de transport écologique et durable, au regard des 44 millions de tonnes de marchandises qui franchissent chaque année par la route la frontière entre la France et l'Espagne.

En second lieu, madame la ministre, développer les mobilités du quotidien, c'est aussi l'esprit de l'étude sur l'amélioration de la desserte de Pau *via* la ligne existante Dax-Pau prévue dans le contrat de plan État-région 2015-2022, qui n'a toujours pas été lancée, alors qu'elle est très attendue. Pourtant, toutes les collectivités concernées ont travaillé ensemble, voté des délibérations pour prévoir le financement de cette étude. Seul l'engagement de l'État reste à formaliser. Madame la ministre, nous avons déjà pu évoquer ce sujet ensemble. Je vous demande plus de visibilité sur le calendrier de lancement de cette étude.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Nathalie Delattre, sur l'article.

**Mme Nathalie Delattre.** Madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, l'article 1<sup>er</sup> A fait référence à la stratégie 2019-2037, qui fixe quatre priorités, dont le renforcement de la compétitivité des territoires et des ports.

Dans la lignée de ma proposition de loi permettant la régionalisation du statut des grands ports maritimes, j'ai déposé un amendement visant à instaurer le mécanisme d'un transfert de compétence aux conseils régionaux, sur la base du volontariat. Régions de France soutenait mon amendement, qui a malheureusement été déclaré irrecevable, car vous n'avez pas ouvert, madame la ministre, de ligne budgétaire pour mettre en œuvre cette proposition.

Je regrette que nous ne puissions avoir ce débat, car il est essentiel pour nos mobilités, pour notre développement économique et pour l'aménagement de notre territoire.

Depuis la réforme portuaire d'octobre 2008, le statut de grand port maritime s'est substitué à celui de port autonome. Ce statut regroupe néanmoins pêle-mêle des ports à vocation internationale au même titre que des ports placés sur des axes de trafic national. Or, concernant ces derniers, de nombreux élus locaux se prononcent depuis plusieurs années pour une plus grande implication des collectivités territoriales.

Les grands ports maritimes restent, aujourd'hui, les derniers ports ayant pour obligation de conserver un statut d'établissement public placé sous la responsabilité de l'État, comme le permet l'article 22 de la loi NOTRe.

Dans un rapport publié au mois de février 2017, la Cour des comptes rappelait l'urgence de trancher la question de la gestion des grands ports maritimes. Elle soulignait que la réforme des grands ports maritimes avait donné lieu à « une mise en œuvre inégale, des effets modestes, une attractivité insuffisante ». À titre d'exemple, ce rapport mettait en évidence les difficultés financières du grand port maritime de Bordeaux, liées à un manque de vision stratégique territorialisée.

Le transfert de la compétence portuaire à la région permettrait une meilleure association des partenaires économiques et industriels. L'État resterait néanmoins un acteur central pour

l'accomplissement des missions régaliennes liées à la sécurité maritime et au contrôle des flux, ainsi qu'au titre de sa compétence en matière de dragage.

Le débat n'aura malheureusement pas lieu. Pourtant, j'entends que le Gouvernement apporte une réponse claire et forte. Le port de Bordeaux ne survivrait pas à une absence de prise de décision, qui reviendrait à le condamner : ne pas choisir, c'est choisir de l'enterrer. Je déplore que vous nous priviez de ce débat parlementaire, madame la ministre.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Raymond Vall, sur l'article.

**M. Raymond Vall.** Madame la ministre, les « territoires d'industrie » tels que labellisés par le Gouvernement ne figurent nulle part dans votre texte. Or les entreprises de nos territoires ruraux disent souffrir de l'enclavement et d'un manque d'attractivité : outre qu'elles sont pénalisées en matière de transport, elles ne peuvent attirer et retenir les compétences dont elles ont aujourd'hui besoin pour se développer.

Madame la ministre, je vous interpelle une nouvelle fois sur ce sujet, qui concerne 135 territoires. Nous approuvons et entendons soutenir le choix gouvernemental, mais si l'on ne donne pas un peu d'espoir quant au désenclavement de ces territoires d'industrie, qui constituent d'ailleurs un terreau fertile pour le mouvement des « gilets jaunes », l'objectif fixé par le Gouvernement ne pourra être atteint. Ne passons pas à côté de la possibilité de sauver l'emploi industriel dans nos territoires.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Claude Tissot, sur l'article.

**M. Jean-Claude Tissot.** Le rapport annexé à l'article 1<sup>er</sup> A détermine la stratégie en matière d'investissements de l'État pour la période 2019-2037. Plusieurs des grandes orientations retenues me semblent aller dans le bon sens, mais il faudra voir comment elles trouveront une concrétisation sur le terrain.

Ainsi, « le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales par des aménagements d'itinéraires existants » figure parmi les priorités retenues. Dans le département de la Loire, la mise à 2x2 voies de la route nationale 7 au niveau de Mably est indispensable pour désenclaver Roanne. Alors qu'il avait été prévu dans le contrat de plan État-région 2015-2020 de réaliser *a minima* les études, les crédits nécessaires ne sont toujours pas débloqués. Cette opération n'apparaît pas clairement dans le rapport annexé. Madame la ministre, pouvez-vous me confirmer que les lignes génériques « Études amont » ou « CPER Route » permettront de répondre aux besoins ?

Par ailleurs, vous proposez de rompre avec les « impasses d'une politique d'infrastructures tournée vers les grands projets et non financée depuis des décennies ». Je ne peux que saluer une telle orientation, qui, je l'espère, permettra de sortir d'une impasse dans laquelle nous nous trouvons depuis près de trente ans.

En effet, le projet de création d'une nouvelle autoroute, l'A 45, entre Saint-Étienne et Lyon a longtemps achoppé sur l'insuffisance du financement, si longtemps qu'il en est devenu obsolète et inacceptable au regard des impératifs de la transition écologique. C'est ainsi que vous avez annoncé, au mois d'octobre dernier, l'abandon du projet de l'A 45, ainsi que le préconisait le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron.

Pour autant, la connexion entre les deux premières villes de la région Auvergne-Rhône-Alpes reste largement problématique. Aussi je me félicite que l'exposé des motifs de ce projet de loi indique que « l'amélioration des déplacements entre Lyon et Saint-Étienne est une priorité » et que les 400 millions d'euros prévus initialement pour la réalisation de l'A 45 apparaissent dans le rapport annexé au titre du financement des projets alternatifs.

Alors que le projet de l'A 45 a longtemps empêché toute réflexion collective sur ces liaisons, nous travaillons étroitement, avec mon collègue député de la Loire Régis Juanico et mes collègues du Rhône Gilbert-Luc Devinaz et Annie Guillemot, à une réponse conjointe à la concertation.

Aujourd'hui, toutefois, certains élus des territoires concernés refusent de s'impliquer dans cette concertation, croyant que le projet de l'A 45 pourra être relancé. Afin qu'ils puissent avancer avec nous dans la construction d'alternatives, il conviendrait de formaliser l'abandon définitif de ce projet. Nous défendrons tout à l'heure un amendement en ce sens. Madame la ministre, envisagez-vous d'abroger prochainement la déclaration d'utilité publique de l'A 45, prise en 2008 ? (*Applaudissements sur des travées du groupe socialiste et républicain. – Mme Michèle Vullien applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

**M. Olivier Jacquin.** Nous apprécions d'avoir eu le temps de réfléchir et de travailler à cette grande loi d'orientation des mobilités depuis les Assises nationales de la mobilité. En outre, le fait que notre chambre soit saisie la première de ce texte qui intéresse particulièrement les collectivités territoriales est tout à fait satisfaisant. Je salue aussi l'esprit d'ouverture qu'a manifesté M. le rapporteur en donnant à tous les sénateurs la possibilité de participer aux auditions. Tout cela est très positif, de même que l'ambition affichée par ce projet de loi.

Toutefois, certains modes de transport sont soit écartés, soit insuffisamment pris en compte.

Ainsi, le transport aérien a été écarté de ce texte. C'est dommage, alors que les Assises nationales du transport aérien viennent de se terminer.

Le transport de marchandises, quant à lui, est insuffisamment pris en compte, qu'il soit fluvial, routier ou ferroviaire. C'est tout à fait dommage, car son impact est considérable en termes de pollution, ainsi que de congestion du trafic, avec l'accélération des flux de transport de marchandises et le développement du e-commerce. Nous sommes confrontés à des problèmes plus importants encore que ceux posés par le transport de voyageurs.

Le sujet des petites lignes ferroviaires avait été écarté de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire et devait être traité dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités, mais il est lui aussi insuffisamment pris en compte, sachant que le rapport commandé au préfet Philizot n'a pas encore été remis.

Nous avons bien compris que cette « patate chaude » des petites lignes ferroviaires avait été transférée aux régions sans être accompagnée des financements appropriés. Vous le confirmez, madame la ministre, avec cet amendement tout à fait souhaitable, mais tardif, qui vise à donner aux régions la possibilité de gérer ces petites lignes. C'est là un outil intéressant, mais sans financement suffisant...

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Corinne Féret, sur l'article.

**Mme Corinne Féret.** Madame la ministre, je souhaite évoquer la ligne nouvelle Paris-Normandie, la LNPN. Les objectifs de départ étaient ambitieux : augmenter la fréquence et le nombre des dessertes ferroviaires de la Normandie, réduire les temps de parcours et améliorer la qualité de service. Au-delà du transport de passagers et de marchandises, c'étaient bien l'aménagement de la vallée de la Seine, le développement économique par le désenclavement de la Normandie et la politique maritime de la France qui se jouaient.

Force est de constater, à la lecture du volet relatif à la programmation de ce projet de loi, que tout cela n'est pas pour demain... Même pour quelques sections jugées prioritaires, les opérations courraient au mieux jusqu'en 2037 ! De fait, pour les habitants de mon département, le Calvados, plutôt que de parler de LNPN, mieux vaudrait s'en tenir à évoquer des travaux sur le tronçon Paris-Mantes et à la gare Saint-Lazare, rien n'étant planifié pour améliorer la desserte jusqu'à Caen.

Pourtant, le Gouvernement a reconnu lui-même que « la desserte ferroviaire de la Normandie n'offre clairement pas aujourd'hui un niveau satisfaisant de qualité ».

**M. Charles Revet.** C'est le moins qu'on puisse dire !

**Mme Corinne Féret.** M. Guillaume Pepy, actuel président-directeur général de la SNCF, a admis lui aussi, en 2009, à Caen, que son entreprise avait une « dette envers la Normandie ».

Madame la ministre, avec ce projet de loi, vous aviez l'occasion d'honorer cette dette, de répondre aux objectifs prioritaires de réduction des inégalités territoriales entre régions françaises et de modernisation indispensable du réseau. Il n'en est rien pour l'ouest de la Normandie.

Eu égard à toutes les réserves émises sur la sincérité de la programmation financière développée dans le rapport annexé au présent projet de loi, je me dis que les usagers de la ligne Paris-Caen-Cherbourg, que je connais bien, ont encore bien des galères et des retards devant eux...

Madame la ministre, nous attendions un engagement fort de l'État, avec un échéancier ambitieux tenant compte des besoins de notre territoire et des usagers. Si l'Atlantique s'est rapproché de la capitale ces dernières années, la Manche reste de toute évidence une zone non prioritaire, totalement transparente. (*M. Roland Courteau applaudit.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Édouard Courtial, sur l'article.

**M. Édouard Courtial.** Madame la présidente, je vous prie d'excuser mon retard, dû à des problèmes de mobilité dans Paris cet après-midi ! (*Sourires.*)

Réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité des zones rurales enclavées, améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution et la congestion routière, accroître l'efficacité des transports de marchandises : voilà quatre objectifs pour cette programmation et cette stratégie en matière de mobilité auxquels je ne peux que souscrire. Je remercie le rapporteur de les avoir intégrés dès le début de ce texte ô combien important pour nos territoires en général, et pour l'Oise en particulier.

Dans mon département, ces objectifs ont en effet au moins trois déclinaisons majeures, structurantes et indispensables à son désenclavement, à son interconnexion et à son attractivité.

La première de ces déclinaisons est la plus visible : il s'agit du canal Seine-Nord Europe, évoqué à l'article 36, dont j'ai soutenu la réalisation comme parlementaire et comme président du conseil départemental de l'Oise. C'est une infrastructure d'avenir, d'envergure nationale, dont la mise en œuvre permettra de relier, *via* l'Oise, Paris au nord de l'Europe et de générer, lors de sa construction et après, de nombreux emplois avec un recrutement d'abord local : des « clauses Molière » sont prévues et l'aide à la réinsertion sera privilégiée.

La deuxième déclinaison me tient particulièrement à cœur, d'autant que je me suis beaucoup investi dans ce projet, comme premier élu départemental, en fédérant les communautés de communes pour boucler le financement. La réalisation du barreau Roissy-Picardie est une absolue nécessité, et je me félicite de sa confirmation dans ce texte, après de nombreuses interventions en ce sens depuis dix-huit mois. J'appelle cependant à la présentation d'un calendrier de mise en œuvre précis et rapide. Il s'agit d'une infrastructure qui, à l'heure de la transition écologique, privilégie le transport ferroviaire, décongestionne l'A 1, donne accès aux Oisiens à un aéroport international et à une gare TGV, mais qui constitue surtout une porte d'entrée à la zone d'activité de Roissy-Charles-de-Gaulle, tout cela en six kilomètres de voies.

La troisième déclinaison appelle, en revanche, notre plus grande vigilance. Il s'agit des petites lignes ferroviaires et des dessertes. Comme de nombreux territoires et malgré une politique volontariste de rénovation des haltes du conseil régional, l'Oise est confrontée à des risques de fermeture de gares. Or ce sont des éléments déterminants d'attractivité pour les communes et leur maintien est garant d'activités économiques. Les fermer, c'est priver les habitants du service public et isoler encore davantage nos territoires ruraux. Vous l'aurez compris, madame la ministre, je m'y opposerai avec force.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre Ouzoulias, sur l'article.

**M. Pierre Ouzoulias.** Madame la ministre, dans ce débat, des élus de province se plaignent de la non-réalisation d'infrastructures et des élus franciliens vous reprochent, à l'inverse, de lancer des projets sans que l'on sache exactement qui les pilote, quelle est leur finalité et comment ils seront financés...

En tant qu' élu francilien, j'aimerais que vous nous donniez des informations sur le barreau province-province reliant Massy à Valenton.

**M. Gérard Longuet.** C'est important !

**M. Pierre Ouzoulias.** Le problème est que ce barreau passe en plein centre-ville d'Antony, commune de mon département des Hauts-de-Seine.

Madame la ministre, je m'interroge sur la méthode.

Tout d'abord, ce qui est présenté dans le rapport annexé ne cadre pas du tout avec l'enquête publique de 2015. On apprend ainsi que la robustesse et la capacité de la ligne TGV seront augmentées. Aujourd'hui, 40 TGV passent en pleine ville ; demain, il y en aura 120, 130 ou 140... (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*) C'est un sujet d'inquiétude pour les habitants.

Par ailleurs, juste à côté de ce barreau passe la ligne B du RER, qui fonctionne très mal. Les usagers et les riverains ne comprennent pas très bien pourquoi ils auraient à supporter des nuisances supplémentaires liées à la croissance

du trafic sur le barreau Massy-Valenton, alors que la ligne B dont ils ont besoin au quotidien est délaissée et se trouve tout à fait défaillante.

Nous attendons, madame la ministre, que vous vous expliquiez sur les choix que vous opérez entre les mobilités du quotidien, fondamentales pour la population francilienne, et vos axes stratégiques, qui ne correspondent même pas à des engagements pris par les gouvernements précédents, au travers notamment de l'étude d'impact de 2015. L'équilibre entre les mobilités du quotidien et le trafic d'intérêt national passant par des territoires urbains densément peuplés est vraiment un enjeu fondamental.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Roland Courteau, sur l'article.

**M. Roland Courteau.** Je veux rappeler ici que le Grand Projet du Sud-Ouest et la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan sont vraiment des projets structurants de développement du territoire, en particulier pour l'Occitanie.

Je m'attarderai plus particulièrement sur le projet de ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan, à propos duquel je suis intervenu ici même plus d'une dizaine de fois au cours de ces dernières années...

La réalisation de ce chaînon manquant sur le plus grand axe européen à grande vitesse reliant l'Europe du Nord au sud de l'Espagne est annoncée, depuis des décennies et les sommets franco-espagnols d'Albi, de Tolède ou de Foix, comme prioritaire, voire hautement prioritaire. Pourtant, cette infrastructure permettant d'ouvrir la plus grande région de France sur l'Espagne et l'Europe n'a toujours pas été réalisée.

J'ai été rapporteur du projet de loi autorisant la ratification de l'accord franco-espagnol pour la réalisation de la ligne à grande vitesse transpyrénéenne Perpignan-Figueras. J'avais alors insisté sur la nécessité de réaliser concomitamment le tronçon Montpellier-Perpignan. Or, si la section internationale reliant Perpignan à Figueras a été réalisée voilà des années, la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan se fait toujours attendre.

Il s'agit pourtant d'un enjeu local, régional, national, européen, et d'un véritable levier économique pour l'euro-région, totalement lié à la réalisation de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

Je rappelle que la présidente de la région Occitanie, Carole Delga, défend ces dossiers avec force, appuyée par les sénatrices et sénateurs d'Occitanie, toutes tendances confondues. (*Mme Marie-Thérèse Bruguière approuve.*)

Je relève en outre que le Conseil de l'Union européenne vient de confirmer que « l'Europe veut s'assurer que son programme phare concernant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe continuera de financer les projets clés dans le domaine des transports, notamment ». Quant au Parlement européen, il a déjà proposé d'ajouter le chaînon manquant Montpellier-Perpignan, ainsi que la liaison à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

Il serait temps, désormais, que ces dossiers avancent au niveau national. J'ose donc espérer, madame la ministre, que vous donnerez un avis favorable à l'amendement n° 870, qui a été déposé par Angèle Prévaille et plusieurs sénateurs d'Occitanie. (*Mme Marie-Thérèse Bruguière applaudit.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Nelly Tocqueville, sur l'article.



**Mme Nelly Tocqueville.** Je salue à mon tour la présence dans nos tribunes de Philippe Duron, président du Conseil d'orientation des infrastructures, dont le travail a été unanimement apprécié.

Madame la ministre, je souhaite appeler votre attention sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, et particulièrement sur la section Rouen-Barentin. Ces projets figurent parmi les programmes d'investissements prioritaires.

Comme vous la savez, la réalisation de la LNPN est indispensable à la modernisation profonde du système ferroviaire rouennais, et plus largement normand, celui-ci n'ayant pas connu d'évolution depuis l'après-guerre.

Parmi les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années figurent les gares et les accès ferroviaires, aujourd'hui trop exigus et encombrés, de la plupart des grands pôles urbains et métropolitains. Nous savons que la situation actuelle de la gare de Rouen ne permet pas d'atteindre l'objectif du Gouvernement de doubler la part du ferroviaire dans cette aire urbaine.

Il est également nécessaire de développer l'usage des modes de transport les moins polluants et les plus partagés au quotidien, pour une meilleure qualité de vie, et de renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

La nouvelle gare de Rouen permettra d'améliorer les offres de déplacement du quotidien, d'accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, de contribuer à la cohésion des territoires et, enfin, de renforcer l'efficacité des transports de marchandises pour accroître la compétitivité des territoires et des ports. Madame la ministre, pouvez-vous nous confirmer que ce projet sera bien engagé dans les cinq prochaines années? Comme l'a indiqué ma collègue Corinne Féret, il s'agit de permettre à la région rouennaise en particulier, et plus largement à la Normandie, de renforcer leur attractivité économique et démographique, à la hauteur qu'elles méritent. (*Applaudissements sur des travées du groupe socialiste et républicain.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Michel Dagbert, sur l'article.

**M. Michel Dagbert.** Si certains doutaient encore de la pertinence de réintroduire à ce point de nos débats le sujet de la programmation des investissements de l'État, les interventions successives de nos collègues démontrent à l'évidence qu'il importe que nous puissions échanger avec vous sur cette question, madame la ministre.

Pour ma part, je voudrais revenir sur le projet de canal Seine-Nord Europe, qui n'était pas mentionné dans la lettre de mission que vous avez adressée au Conseil d'orientation des infrastructures.

Malgré un contexte particulièrement difficile, les collectivités territoriales se sont montrées promptes à se mettre autour de la table et à prendre leurs responsabilités pour participer, aux côtés de l'Europe et de l'État, au financement de cette infrastructure majeure, dont chacun s'accorde à reconnaître qu'elle est indispensable au maillage fluvial.

Je regrette que le projet de loi fasse si peu cas du transport fluvial, les investissements prévus restant très largement sous-dimensionnés au regard des besoins, qu'il s'agisse du réseau existant ou de l'infrastructure à créer.

C'est la raison pour laquelle je tenais à intervenir cet après-midi pour rappeler les bonnes dispositions dans lesquelles se trouvent les collectivités territoriales et la promptitude avec laquelle le président de la région Hauts-de-France s'est

efforcé de bâtir une société de projet susceptible de permettre de répondre à l'urgence. Il s'agit de poser les premiers jalons de la réalisation de cette infrastructure, sachant que l'Europe, qui a accepté de revoir sa part de financement, attend de la France des actes. (*Applaudissements sur des travées du groupe socialiste et républicain. – Mme Cathy Apourceau-Poly applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Didier Rambaud, sur l'article.

**M. Didier Rambaud.** Madame la ministre, en tant qu'élu rhônalpin, je voudrais évoquer à mon tour la liaison Lyon-Turin, dans la continuité de l'intervention de mon collègue Jean-Pierre Vial lors de la discussion générale.

L'État réaffirme, au travers de ce projet de loi d'orientation des mobilités, son engagement à réaliser le tunnel transfrontalier et il confirme l'intérêt stratégique de l'ouvrage sur les plans économique et écologique.

En revanche, le texte est beaucoup plus timide en ce qui concerne la programmation de la réalisation des voies d'accès françaises à ce tunnel de plus de 57 kilomètres passant sous les Alpes. Ces voies d'accès sont pourtant indispensables, non seulement d'un point de vue opérationnel, mais aussi pour respecter l'esprit des accords internationaux conclus avec l'Italie et l'Union européenne.

Je souhaiterais, madame la ministre, que vous puissiez rassurer les collectivités territoriales et les partenaires engagés dans ce projet.

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

**M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** Lors de la discussion générale, vous avez dit regretter, madame la ministre, que la commission ait introduit la question du financement des infrastructures au titre I<sup>er</sup> A. (*Mme la ministre proteste.*) C'est vraiment là ce qui nous différencie, pour ne pas dire ce qui nous oppose.

Vous avez affirmé, lors de la présentation du texte initial, que ce projet de loi était sincère et que la programmation était financée. Or, malheureusement, tous les groupes s'accordent sur ce point, la réalité est tout autre. Ce projet de loi très important n'est pas financé: c'est tout de même incroyable! Il n'est donc ni sincère, ni crédible, ni fiable. Vous nous dites que vous travaillez à des solutions de financement, mais ce projet de loi est prêt depuis à peu près un an: ce n'est pas sérieux!

Vous nous dites aussi que c'est à la loi de finances qu'il revient d'établir le financement de ce projet de loi. Mais d'où sortez-vous cette règle? M. Karoutchi peut témoigner que le débat a été tranché ici même en 2011, quand un gouvernement qu'il a bien connu a voulu inscrire dans la Constitution que les questions financières étaient du seul ressort de la loi de finances: nous nous y sommes tous opposés!

**M. Roger Karoutchi.** Eh oui...

**M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** J'ajoute que, lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2019 à l'Assemblée nationale, dès qu'un sujet touchant à la mobilité était abordé, le Gouvernement renvoyait au projet de loi d'orientation des mobilités: quand on élabore la LOM, on renvoie à la loi de finances, et quand on débat de la loi de finances, on renvoie à la LOM. Ce n'est pas acceptable!

Nous voulons avoir la certitude que les infrastructures prévues dans ce projet de loi seront financées et que l'Afitf recevra effectivement les ressources qui lui sont affectées. La hausse de la TICPE de 2 centimes d'euro pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les véhicules lourds intervenue en 2014 pour compenser la suppression de l'écotaxe rapporte 1,2 milliard d'euros. Cette recette est destinée à financer l'Afitf, mais, une fois de plus, Bercy, sans en parler à personne, et surtout pas au Parlement, a décidé que, à partir de 2020, l'Afitf ne toucherait plus que 500 millions d'euros. C'est tout simplement inacceptable!

Enfin, madame la ministre, vous affirmez que l'État est au rendez-vous des financements, en vous appuyant sur le budget de l'Afitf. Or, là encore, les faits démontrent le contraire. Alors que nous sommes sur une trajectoire de 2,7 milliards d'euros par an, le budget de l'Afitf a été péniblement fixé à 2,5 milliards d'euros. Nous sommes donc en retrait par rapport au scénario n° 2 du Conseil d'orientation des infrastructures, dont je salue à mon tour le président, Philippe Duron, qui préconisait d'inscrire dans la loi une somme 3 milliards d'euros par an pour atteindre l'objectif fixé par le Président de la République de régénération des infrastructures.

Dire que l'État est au rendez-vous des financements est donc erroné, madame la ministre. Heureusement, la commission et son rapporteur ont établi des dispositifs permettant de donner du sens et une réalité à ce projet de loi! (*Applaudissements sur des travées du groupe Union Centriste.*)

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Lors de mon intervention dans la discussion générale, monsieur le président Maurey, j'ai dit regretter que la programmation des infrastructures – et non pas le financement de la programmation des infrastructures – ait été ramenée en tête du texte, pour deux raisons.

D'une part, c'était un choix fort de ma part de faire figurer dans le premier titre du projet de loi les collectivités territoriales, qui ont un rôle éminent à jouer pour améliorer très concrètement et rapidement la mobilité de nos concitoyens.

D'autre part, j'estime que, depuis trop longtemps, depuis la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, la politique des transports s'est réduite à une politique de grandes infrastructures. Disons-le clairement: on s'est fait plaisir en élaborant des schémas assortis d'aucun calendrier et d'aucun financement.

**M. Gérard Longuet.** C'est vrai!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** En prenant mes fonctions, j'ai ainsi trouvé 36 milliards d'euros de lignes à grande vitesse promises dans tout le pays, chacun ayant bien évidemment compris que la prochaine inscrite au calendrier était la sienne!

**Un sénateur du groupe La République En Marche.** Absolument!

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** J'ajoute que, pour ce quinquennat, j'ai trouvé 10 milliards d'euros d'engagements non financés.

Je suis tout à fait d'accord avec le sénateur Pointereau: un pays qui n'investit pas est un pays qui se meurt. C'est la raison pour laquelle il vous est proposé, dans la programmation des infrastructures, une augmentation de 40 % des investissements par rapport au quinquennat précédent.

J'entends ceux qui nous disent que ce n'est pas assez, mais une telle augmentation, qui représente 4 milliards d'euros supplémentaires, c'est déjà considérable.

Le budget de l'Afitf pour 2019 a été bouclé dans un contexte particulièrement difficile. Notre pays a traversé, ces dernières semaines, une crise grave. Nous avons en particulier annulé les hausses de TICPE prévues en 2019. Néanmoins, toute la recette de TICPE qui devait être affectée à l'Afitf, soit 1,2 milliard d'euros pour 2019, l'a bien été.

Nous avons également dû faire face à la baisse du produit des amendes radars. À cet égard, je partage totalement l'idée qu'il n'est pas optimal de faire reposer le financement des infrastructures sur une recette fluctuante, dont nous devons tous souhaiter, au demeurant, qu'elle diminue, puisque ce serait une bonne nouvelle pour la sécurité routière sur nos routes.

Le budget pour 2019 a donc été bouclé en tenant compte des calendriers d'un certain nombre de chantiers et en accentuant moins qu'il aurait dû être possible de le faire, c'est vrai, l'effort de régénération des infrastructures. Voilà des décennies que nous sous-investissons dans la régénération de nos réseaux ferroviaires, fluviaux et routiers. Nous augmentons de 50 % les crédits destinés à la régénération ferroviaire. Nous avons accru de 100 millions d'euros, l'an dernier, les moyens alloués à la régénération routière et nous maintenons l'effort pour 2019, notre ambition étant d'avoir une trajectoire ascendante pour les années suivantes. Nous avons également augmenté de 20 millions d'euros le budget de la régénération fluviale.

Malgré un contexte assez particulier, marqué par un certain nombre d'éléments défavorables, liés notamment à la destruction des radars, ce budget pour 2019 est à la hauteur. J'ajoute qu'il nous permet de confirmer, dans le budget de l'Afitf, toutes les autorisations d'engagement qui avaient été décidées.

Il est très important d'être parfaitement sincère, et je continuerai de l'être avec vous. Je le dis depuis des mois, il faudra en effet trouver une nouvelle ressource, à hauteur de 500 millions d'euros. Elle devra évidemment être inscrite en loi de finances.

Le grand débat en cours ne modifiera sans doute pas ce que nous sommes en train de bâtir, en termes de gouvernance, pour permettre aux collectivités de se saisir du sujet de la mobilité au plus près des territoires, non plus que les équilibres que nous cherchons à établir en matière d'ouverture des données. Il ne nous conduira sans doute pas non plus à revenir sur la division par deux du coût de raccordement électrique pour favoriser le déploiement des infrastructures de recharge des véhicules propres. En revanche, il me semble normal d'attendre les conclusions du grand débat pour décider quelle sera la nature de la ressource dont bénéficiera l'Afitf à partir de l'an prochain. Nos concitoyens ne comprennent pas que les poids lourds étrangers qui traversent notre pays ne contribuent pas au financement des infrastructures: c'est un sujet dont ils se sont largement emparés lors du grand débat.

En ce qui concerne les petites lignes, je ne peux pas laisser dire que nous n'aurions pas pris à bras-le-corps ce sujet, qui était mis sous le tapis depuis des décennies.

D'une part, le texte, au travers des mesures figurant dans le projet de loi portant suppression de sur-transpositions de directives, prévoit des simplifications en matière de gestion de ces petites lignes. En particulier, on n'imposera pas une

séparation entre le gestionnaire d'infrastructures et l'entreprise ferroviaire allant au-delà de ce qu'exigent les textes européens. Beaucoup de régions n'en peuvent plus de voir leurs petites lignes dépérir en attendant une décision de SNCF Réseau, qui est déjà fortement mis à contribution pour conduire les projets de régénération portant sur le cœur du réseau et qui ne parvient pas toujours, manifestement, à accorder toute l'attention nécessaire à la situation de certaines petites lignes, dont la régénération peut néanmoins parfois présenter un caractère d'urgence. C'est pourquoi j'ai déposé un amendement visant à permettre aux régions qui le souhaiteront de gérer directement ces petites lignes. Je le redis, un état des lieux complet est en cours d'élaboration. Il permettra, dans les prochaines semaines, d'établir pour chacune des régions un véritable plan de bataille concernant la régénération des petites lignes.

En ce qui concerne le transport de marchandises, il n'y a effectivement pas de mesures législatives destinées à modifier son organisation. Cependant, dans le cadre de la réforme ferroviaire, nous avons stabilisé les péages du fret ferroviaire, alors qu'ils devaient augmenter de 8 % à 10 % par an, ce qui aurait sans doute été le plus sûr moyen de tuer le fret ferroviaire. Nous avons aussi prévu d'investir dans les lignes capillaires fret et dans les voies de service. Nous avons enfin confirmé les aides au transport combiné, à hauteur de 27 millions d'euros sur la durée du quinquennat. Cette politique produit des effets : l'an dernier, deux nouvelles autoroutes ferroviaires ont été ouvertes, entre Calais et Turin et entre Calais et Barcelone. S'agissant de l'autoroute ferroviaire alpine, je dois dire que le travail avec nos voisins italiens est un peu compliqué. En tout cas, nous sommes engagés, en ce qui concerne le Lyon-Turin, par un traité international, qui a été ratifié dans les deux pays. Il n'y a donc pas d'ambiguïté pour la France : ce projet doit se poursuivre, et nous demanderons bien évidemment que le financement européen soit porté à 50 %, en nous appuyant sur l'ouverture faite par la Commission européenne.

Le transport fluvial n'est pas oublié non plus. S'agissant du projet de canal Seine-Nord Europe, nous répondons à l'attente, exprimée par les collectivités territoriales, d'une régionalisation de la société de projet. D'autres projets sont prévus, et nous augmentons en outre les moyens alloués à la régénération fluviale. Ces investissements sont bien intégrés dans la programmation qui vous est présentée.

Je ne peux pas laisser dire que ce projet de loi ne porterait pas l'ambition forte d'un aménagement plus équilibré de notre territoire. Les choix d'infrastructures que nous faisons contribueront, me semble-t-il, au développement équilibré de notre pays. En accordant la priorité non plus au TGV, qui accentue le phénomène de métropolisation, mais au renforcement des lignes ferroviaires autour des métropoles et au désenclavement, nous posons un acte fort en termes d'aménagement du territoire.

En ce qui concerne le Gers, la RN 124 sera achevée pendant le quinquennat. La RN 21 fait partie des vingt itinéraires de désenclavement dont la réalisation est prévue, pour un budget de 1 milliard d'euros sur dix ans.

Effectivement, l'aérien n'est pas abordé dans ce projet de loi d'orientation des mobilités, les Assises nationales du transport aérien n'ayant pas débouché sur la préconisation de mesures de nature législative. Quoi qu'il en soit, j'ai décidé de multiplier par quatre le budget des liaisons d'aménagement du territoire. Cette politique était en train de mourir alors qu'il s'agit, selon moi, d'une réponse pertinente et rapide. Les responsables d'entreprises implantées à Aurillac nous disent qu'ils ont besoin, en plus de la RN 122, d'une

liaison aérienne. Il en va de même à Castres. Depuis le début de l'année, nous avons confirmé le maintien des liaisons d'aménagement du territoire entre Paris et Limoges, Castres, Quimper, La Rochelle et Poitiers.

S'agissant des grands projets, la LNPN est confirmée dans son ensemble dans la programmation, priorité étant donnée à la désaturation des nœuds. Les travaux commenceront donc par la gare Saint-Lazare, et se poursuivront sur la ligne entre Paris et Mantes. D'ici à 2022, des études de dimensionnement seront lancées pour la gare de Rouen, de même qu'un projet d'intérêt général, c'est-à-dire une protection foncière, pour la liaison Rouen-Barentin. N'oublions pas que les lignes existantes feront l'objet de travaux de régénération, comme beaucoup de lignes qui souffrent d'un retard d'entretien, et que 720 millions d'euros sont prévus, dans le budget de l'Afitf, pour l'achat, à 100 % par l'État, de nouveaux matériels roulants pour ces lignes normandes : ce n'est pas rien. Cette somme représente une partie des 3,7 milliards d'euros qui seront consacrés au renouvellement, en moins de dix ans, de la totalité des rames Intercités. J'ajoute que la mise en service de la liaison Serqueux-Gisors permettra de sortir du trafic un certain nombre de trains de fret qui viennent perturber les circulations, et donc la régularité des dessertes, sur ces lignes normandes.

Je confirme qu'il est indispensable d'améliorer la liaison Lyon-Saint-Étienne. Suivant les recommandations du Conseil d'orientation des infrastructures, nous proposons, dans la programmation, de ne pas poursuivre le projet d'autoroute A 45, mais de travailler sur une amélioration de la fluidité de la circulation sur l'A 47 et, surtout, de renforcer la ligne ferroviaire entre Lyon et Saint-Étienne. Cette ligne ferroviaire est empruntée par 15 000 voyageurs chaque jour – à titre de comparaison, on compte 900 000 voyageurs par jour sur le RER B! –, alors que 70 000 personnes font le même trajet la route. Cet exemple montre à quel point nous avons insuffisamment modernisé nos infrastructures ferroviaires pour qu'elles aient toute leur place dans notre politique de mobilité. Si le Parlement approuve notre proposition de mettre un terme au projet d'autoroute A 45, nous déclarerons sans suite la procédure de concession qui avait été engagée.

S'agissant de la liaison Creil-Roissy, je confirme que les travaux doivent démarrer avant la fin du quinquennat.

Si le barreau Massy-Valenton est une infrastructure située en Île-de-France, sa modernisation est fortement attendue par toutes les régions qui bénéficient de TGV en interconnexion.

**Mme Fabienne Keller.** Absolument !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Les travaux sur la section est démarrent cette année et se poursuivront, au titre du prochain contrat de plan, sur la section ouest. Évidemment, des protections phoniques seront mises en place.

La liaison Montpellier-Béziers-Perpignan fait aussi partie des projets retenus dans la programmation pour être réalisés progressivement. Le projet d'intérêt général a été renouvelé. La région Occitanie souhaitant accélérer cette réalisation, nous travaillons à la mise en place d'une éventuelle société de projet, mais nous n'avons pas encore abouti avec les collectivités concernées. Pour ce qui concerne les financements de l'Afitf, il existe une contrainte : il faut s'inscrire dans le cadre des ressources aujourd'hui prévues dans la programmation ; le cas échéant, un complément de ressources locales devra donc être apporté.



Pour de grands projets comme ceux du canal Seine-Nord Europe ou de la liaison Lyon-Turin, il est raisonnable d'étaler le financement sur plusieurs décennies *via* des sociétés de projet. Il faut toutefois s'assurer que les montages soient compatibles avec la programmation des infrastructures et qu'ils ne conduisent pas à une requalification en dette publique.

En conclusion, je le redis, nous passons de schémas non financés, avec des dizaines de milliards d'euros promis dans tout le pays, à un exercice inédit et exigeant. Nous tenons nos engagements au titre de 2019 et nous aurons à débattre ensemble de la ressource que nous devons dégager à partir de 2020.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 111, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Remplacer le mot :

quatre

par le mot :

cinq

II. – Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Assurer la maîtrise publique des infrastructures de transports.

La parole est à Mme Cathy Apourceau-Poly.

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** Par cet amendement, nous proposons d'affirmer, parmi les objectifs programmatiques et stratégiques de l'État en matière d'infrastructures, celui d'une maîtrise publique. La puissance publique doit pouvoir disposer d'une maîtrise pleine et entière sur les infrastructures nationales de transport, puisque ces infrastructures sont des outils d'aménagement équilibré des territoires.

Les territoires ont le sentiment d'être abandonnés. C'est ce que nous ressentons en tout cas dans mon département, le Pas-de-Calais, notamment dans le bassin minier, en matière de dessertes ferroviaires. Grâce à la mobilisation des usagers et des élus de différents bords politiques, il y a eu un retour en arrière, mais pour combien de temps ?

Malheureusement, les infrastructures sont progressivement livrées à la concurrence : après les autoroutes en 2005, c'est maintenant au tour d'Aéroports de Paris, au travers du projet de loi Pacte en cours de discussion. Les promoteurs de ces privatisations sont souvent ceux-là mêmes qui ont dénoncé les monopoles publics, alors que ces politiques libérales n'ont d'autre dessein que de recréer des monopoles privés autour des géants du BTP, au détriment des intérêts des usagers. En effet, partout où ce processus a été mis en œuvre, les tarifs ont augmenté et le service rendu a diminué.

L'intérêt général est bafoué et les usagers sont considérés comme de simples réservoirs à dividendes pour les actionnaires de ces sociétés privées, puisqu'ils se trouvent dans une situation particulièrement captive.

Les partenariats public-privé en matière d'infrastructures se sont également révélés particulièrement coûteux pour les deniers publics et, le plus souvent, le résultat est de piètre qualité.

Nous considérons que ces politiques de vente du patrimoine historique de l'État, outil industriel majeur pour l'aménagement du territoire, tout comme le fait de confier les nouvelles infrastructures au privé, sont le signe de l'impuissance et du désengagement de l'État. C'est une politique de courte vue, dont l'unique vocation est de répondre aux injonctions de désendettement de l'État et de maîtrise des déficits publics.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement s'inscrit dans une logique, celle de la renationalisation des concessions autoroutières et de la maîtrise uniquement publique de toutes les infrastructures de transport. Cela n'est pas conforme au droit européen et ne constitue pas un objectif partagé par notre commission. L'avis est donc défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** J'ai la même lecture de cet amendement que M. le rapporteur. Très récemment, nous avons eu un débat ici même sur une proposition de loi de renationalisation ; j'avais alors fait part de l'avis défavorable du Gouvernement, notamment en raison du coût d'une telle renationalisation, estimé à environ 50 milliards d'euros. Je maintiens cet avis défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 111.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 543 rectifié *bis*, présenté par MM. Roux et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Après les mots :

en renforçant l'accessibilité

insérer les mots :

et la mobilité

La parole est à M. Jean-Yves Roux.

**M. Jean-Yves Roux.** Les zones rurales enclavées doivent pouvoir bénéficier, elles aussi, d'une offre de mobilité permettant de circuler en leur sein dans des conditions satisfaisantes.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission est favorable à cet amendement.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis, madame la présidente.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 543 rectifié *bis*.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 299 rectifié, présenté par Mme Morhet-Richaud, MM. Dufaut, Chaize, Vaspard, Sol, D. Laurent, Vial et Bascher, Mme Lassarade, MM. B. Fournier et Bonne, Mme Deromedi, MM. Savin et Charon, Mme Gruny, M. Le Nay, Mme Duranton, M. Milon, Mme Imbert, M. Regnard, Mme Noël, MM. J.M. Boyer, Longuet et Gremillet et Mmes Lamure et Berthet, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Après le mot :

rurales

insérer les mots :

et de montagne

La parole est à Mme Patricia Morhet-Richaud.

**Mme Patricia Morhet-Richaud.** Cet amendement vise à la prise en compte de la spécificité des territoires de montagne, qui présentent des difficultés d'accessibilité différentes de celles des zones rurales. Les réponses apportées doivent être adaptées à leurs particularités.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je comprends les difficultés spécifiques des territoires de montagne, notamment en termes d'accessibilité, mais la référence aux zones rurales enclavées inclut toutes les zones enclavées, qu'elles soient situées en montagne, sur le littoral, dans une région forestière, etc. Il n'y a pas de raison d'ajouter cette mention plutôt qu'une autre. L'amendement est satisfait par le texte actuel. Cela étant, j'émettrai ultérieurement un avis favorable sur un autre amendement, qui porte sur le même sujet mais dont la formulation est différente.

Je demande le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je confirme que l'expression « zones rurales » inclut les zones de montagne. Le plan de désenclavement routier, en particulier, apportera des réponses aux zones de montagne du centre, de l'est et du sud du pays. Ajouter une telle précision à cet endroit du texte pourrait créer une différenciation, éventuellement clivante, entre territoires. Le Gouvernement demande lui aussi le retrait de cet amendement. À défaut, son avis sera défavorable.

**Mme la présidente.** Madame Morhet-Richaud, l'amendement n° 299 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Patricia Morhet-Richaud.** Ayant été convaincue par les arguments du rapporteur et de la ministre, je le retire, madame la présidente.

J'indique dès à présent que je retire aussi l'amendement n° 300 rectifié, qui va dans le même sens.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 299 rectifié est retiré.

L'amendement n° 544 rectifié, présenté par MM. Roux et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Après les mots :

mal connectés

insérer les mots :

aux services publics,

La parole est à M. Jean-Yves Roux.

**M. Jean-Yves Roux.** Au titre des « déplacements du quotidien » qu'il conviendrait de prendre en compte, cet amendement tend à prévoir que les habitants des zones les plus enclavées puissent bénéficier de conditions satisfaisantes

d'accès aux services publics. C'est un élément déterminant, qui a joué un rôle moteur dans les mouvements sociaux de ces derniers mois.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** L'avis est favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'accès aux services publics est naturellement un enjeu important, mais pourquoi ne pas ajouter aussi l'accès aux emplois ou aux activités économiques, culturelles et sportives ? Ajouter cette précision pourrait créer un *a contrario* avec d'autres sujets, comme ceux que je viens de citer. C'est pourquoi je demande le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 544 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 893, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Après les mots :

Améliorer la qualité

insérer les mots :

et la sécurité

La parole est à M. Yves Bouloux.

**M. Yves Bouloux.** L'article 1<sup>er</sup> A inscrit dans le projet de loi différents objectifs énoncés dans le rapport annexé, mais la sécurité en est absente, alors même qu'elle constitue l'un des enjeux majeurs de la mobilité, une préoccupation constante de nos concitoyens et un objectif affiché du Gouvernement.

En France, trop de routes sont dangereuses, telles les routes nationales 147 et 149, qui sont parmi les plus accidentogènes. Tous les sénateurs des trois départements traversés par ces deux routes nationales ont cosigné cet amendement, qui vise à introduire la sécurité parmi les objectifs de la stratégie et de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La sécurité, notamment sur les réseaux routiers, doit figurer parmi les priorités de la programmation des investissements de l'État. C'est un ajout utile. L'avis est donc favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** La sécurité est effectivement la première des priorités. Dans notre esprit, elle fait partie de l'objectif d'amélioration de la qualité des réseaux, mais on peut tout à fait la mentionner explicitement. Avis favorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 893.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 545 rectifié, présenté par MM. Roux et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, MM. Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes, M. Dantec, Mme N. Delattre et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Après les mots :

en assurer la pérennité

insérer les mots :

en tenant compte de l'usure des infrastructures due aux conditions climatiques et épisodes météorologiques

La parole est à M. Jean-Yves Roux.

**M. Jean-Yves Roux.** Il paraît utile de prendre en compte de manière plus systématique l'usure des routes, constatée plus nettement dans certains territoires, notamment de montagne, où elles doivent, de ce fait, faire l'objet d'un entretien plus régulier.

C'est pour cette raison que l'article 3 de la loi n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne prévoyait que « les dispositions de portée générale, ainsi que les politiques publiques et les mesures prises pour leur application relatives, notamment, au numérique et à la téléphonie mobile, à la construction et à l'urbanisme, à l'éducation, à l'apprentissage et à la formation professionnelle, à la santé, aux transports, au développement économique, social et culturel, au développement touristique, à l'agriculture, à l'environnement, ainsi qu'à la protection de la montagne sont, éventuellement après expérimentation, adaptées à la spécificité de la montagne ou à la situation particulière de chaque massif ou partie de massif ».

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Il est vrai que les conditions climatiques ont un impact sur l'état de nos infrastructures, mais ce n'est pas le seul facteur : il y a aussi la densité du trafic, l'ancienneté du réseau, etc.

L'article 1<sup>er</sup> A a vocation non pas à dresser la liste de toutes les causes de la détérioration de nos infrastructures, mais à fixer des priorités. Ne nous engageons pas dans un inventaire à la Prévert, qui resterait de toute façon incomplet ! L'avis de la commission est défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis, madame la présidente.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 545 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 894, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

, et entre les pôles urbains

La parole est à M. Yves Bouloux.

**M. Yves Bouloux.** Cet amendement vise à compléter l'objectif d'amélioration des liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains, en particulier les communautés urbaines. L'amélioration de ces liaisons est une condition essentielle du développement de l'ensemble des territoires et du renforcement des synergies entre les territoires.

Certains territoires ruraux sont freinés dans leur développement par l'insuffisance de ces liaisons. C'est le cas dans les Deux-Sèvres, la Vienne et la Haute-Vienne, en ce qui

concerne les liaisons entre les communautés urbaines de Poitiers et de Limoges *via* les routes nationales 147 et 149 sur l'axe Nantes-Poitiers-Limoges.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La programmation a pour objectif prioritaire d'améliorer les liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains afin de favoriser le désenclavement dont souffrent les zones peu denses. Toutefois, il peut être utile d'évoquer aussi les liaisons entre les pôles urbains. L'avis est donc favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons souhaité mettre l'accent sur la situation des territoires enclavés, notamment en zones rurales, mais nous ne devons pas pour autant oublier la nécessité de terminer des aménagements entre pôles urbains. L'avis du Gouvernement est favorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 894.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de trois amendements identiques.

L'amendement n° 342 rectifié est présenté par MM. Dantec et Artano, Mme Billon, MM. Gontard et Labbé et Mme Vullien.

L'amendement n° 799 est présenté par M. Marchand, Mme Cartron, M. Dennemont et les membres du groupe La République En Marche.

L'amendement n° 872 rectifié est présenté par Mme Prévile, M. Jomier, Mme Taillé-Polian, MM. Jacquin, Jeansannetas, Houllégatte, Iacovelli, Antiste et Daunis, Mme Blondin, M. Lurel, Mme Espagnac et M. J. Bigot.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 5

Après les mots :

transition énergétique

insérer les mots :

, la diminution des émissions de gaz à effet de serre

La parole est à M. Ronan Dantec, pour présenter l'amendement n° 342 rectifié.

**M. Ronan Dantec.** C'est presque un amendement de cohérence avec les travaux de la commission. En effet, avec le soutien du rapporteur, que je remercie, nous avons fait référence de manière plus explicite que dans le projet de loi initial à la question climatique, en ce qui concerne à la fois les autorités organisatrices de la mobilité et les plans de mobilité. Le rapporteur a lui-même proposé une nouvelle formulation de l'article où manquait toutefois une référence aux gaz à effet de serre. Ajouter, à l'article 1<sup>er</sup> A, un objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre me semble nécessaire.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Frédéric Marchand, pour présenter l'amendement n° 799.

**M. Frédéric Marchand.** Je fais miens les arguments avancés par M. Dantec. L'amendement est défendu.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Angèle Prévile, pour présenter l'amendement n° 872 rectifié.



**Mme Angèle Prévile.** Alors que ce que j'engloberai sous le terme générique d'écologie devrait être notre souci constant, la priorité criante de la lutte contre le changement climatique est curieusement absente du texte, ce que je déplore : c'est presque un anachronisme.

Le changement climatique est pourtant là. Il est la conséquence, notamment, de l'accumulation, dans notre atmosphère, de deux gaz : le dioxyde de carbone, qui est en particulier produit lors de la combustion d'hydrocarbures dans les moteurs thermiques, de papier ou de bois, et le méthane.

Cet amendement vise à inscrire la diminution des émissions de gaz à effet de serre parmi les objectifs visés au travers de la stratégie et de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports.

Oui, l'objectif essentiel est bien de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Or le secteur des transports tient une place cruciale à cet égard. En vue du respect de ses engagements climatiques par la France, il apparaît indispensable d'intégrer ces enjeux dans la stratégie et la programmation financière et opérationnelle.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Comme cela vient d'être indiqué, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports sont très importantes. Ces trois amendements identiques visent simplement à apporter une précision, mais même si cela peut sembler évident, cela va mieux en le disant. L'avis de la commission est favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** On ne peut pas parler, madame la sénatrice Prévile, d'un manque criant, alors que toute la programmation des infrastructures et, de manière générale, toute notre politique sont sous-tendues par cet objectif d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans notre esprit, l'objectif d'accélération de la transition énergétique incluait ce point, mais ces amendements apportent une précision utile. L'avis est donc favorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

**M. Gérard Longuet.** Ces trois amendements sont excellents. Ils mériteraient cependant d'être rectifiés pour viser la diminution des émissions « globales » de gaz à effet de serre. Si l'on ne vise que les émissions locales, si je puis dire, cela n'a aucun intérêt.

Nous pouvons observer que des pays voisins promeuvent avec énergie le véhicule électrique, alimenté par une électricité produite par des centrales au charbon ou au lignite. C'est stupide !

Avons-nous la certitude que le bilan global de tel ou tel mode de transport fonctionnant avec des batteries qui contiennent des métaux et des terres rares est intéressant en termes d'émissions de gaz à effet de serre ? N'allons-nous pas, en adoptant de telles dispositions, diminuer nos propres émissions de gaz à effet de serre, tandis que celles de pays qui n'ont pas nos scrupules augmenteront ? C'est un peu ce qui se passe lorsque nous importons des produits issus d'industries électro-intensives que nous décourageons dans notre pays et qui vont de ce fait s'installer ailleurs...

J'aurais aimé que l'on parlât d'une diminution globale des émissions de gaz à effet de serre. Les efforts que nous nous imposons doivent être mesurés à l'aune de ceux de nos partenaires étrangers.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

**M. Olivier Jacquin.** Je soutiens avec force ces trois amendements. Je trouve que, lors de la discussion générale, la question environnementale n'a pas été prise en compte à la mesure de son importance. En fin de semaine dernière, quand les jeunes et les étudiants manifestaient, tout le monde affirmait vouloir lutter contre le réchauffement climatique, mais l'intensité du combat semble avoir diminué en ce début de semaine... Je le regrette, d'autant que les conclusions des derniers travaux de l'Organisation mondiale de la santé, l'OMS, sur la qualité de l'air sont extrêmement inquiétantes. Les méthodes de calcul ont été réévaluées et il apparaît que la situation est encore plus grave que ce que nous pensions : le nombre de morts liées à la pollution de l'air est en fait supérieur à celui des morts dues à la consommation de tabac. Or, si chacun peut faire le choix de ne pas fumer, nous sommes tous obligés de respirer !

La situation de notre pays n'est pas excellente sur ce plan, avec 105 morts par an pour 100 000 habitants et une réduction de l'espérance de vie de 1,6 année du fait de la mauvaise qualité de l'air, ce qui nous place à un rang tout à fait moyen en Europe.

Or le transport routier représente 94 % des émissions du secteur des transports. Les poids lourds, qui effectuent 5 % des kilomètres parcourus en Île-de-France, émettent 31 % de l'oxyde d'azote. Il faut donc faire en sorte que nos choix en matière d'investissements permettent de discriminer favorablement les modes de transport qui produisent moins de gaz à effet de serre. C'est plus que nécessaire !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Daniel Chasseing, pour explication de vote.

**M. Daniel Chasseing.** J'irai dans le sens de M. Longuet. Je voterai ces amendements, mais il faut aussi tenir compte des pays qui nous entourent, car la pollution ne s'arrête pas aux frontières ! L'Allemagne, par exemple, a beaucoup de centrales au charbon, comme la Pologne ou la Russie, sans parler de la Chine et de l'Inde...

Nous devons donc faire des choix raisonnés et ne pas trop pénaliser le diesel. Sinon, nous aurons de graves problèmes en matière d'emploi et nombre d'entreprises sous-traitantes se retrouveront en très grande difficulté.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Marc Laménie, pour explication de vote.

**M. Marc Laménie.** Je soutiens moi aussi ces amendements. Le sujet est particulièrement sensible, et cela fait malheureusement des années qu'on en parle, sans constater beaucoup de changement... Le nombre des camions augmente sur nos routes, tandis que le réseau dédié au fret ferroviaire, dont je suis ici un modeste défenseur, se réduit. Quant à la voie d'eau, elle souffre également : dans mon département, le canal des Ardennes est impraticable ; en raison d'une écluse hors d'usage, plus aucun bateau ne peut circuler.

Ces amendements soulèvent un réel problème de société, mais il faut se donner les moyens d'y répondre effectivement, en passant de la théorie à la pratique. Il reste d'énormes investissements à accomplir : il faut se donner les moyens de les financer.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-François Husson, pour explication de vote.

**M. Jean-François Husson.** Je souscris bien évidemment à l'idée de fixer un objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre, mais il faudrait aussi viser une réduction de la pollution.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** C'est écrit juste après dans le texte !

**M. Jean-François Husson.** D'ailleurs, aux termes mêmes de l'objet de ces amendements, « le secteur des transports constitue un secteur stratégique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ».

Les mêmes causes ne produisent pas forcément les mêmes effets. Le rapport de la commission d'enquête du Sénat sur le coût économique et financier de la pollution de l'air que j'ai présidée expliquait bien quels étaient les facteurs influant sur les émissions de polluants. Il y a en gros quatre familles d'émetteurs : l'industrie, les transports, le secteur résidentiel et l'agriculture. Or, selon les périodes de l'année, les régions et divers autres facteurs, la contribution de chacun de ces secteurs à la pollution atmosphérique n'est pas la même.

Par ailleurs, en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre des véhicules, le diesel est préférable à l'essence ; pour la pollution, c'est l'inverse. Si l'on entend favoriser une prise de conscience en matière de pollution et de gaz à effet de serre, il ne faut pas mélanger les choses. Si l'on ne fournit pas les bonnes données au public, on alimentera un débat de piètre qualité.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

**M. Guillaume Gontard.** Je soutiens ces trois amendements. Il est vrai que ce projet de loi parle très peu d'environnement et de lutte contre le réchauffement climatique, même après avoir été enrichi sur ce point en commission. Il me semble important que ces sujets soient clairement abordés dans le texte.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Claude Luche, pour explication de vote.

**M. Jean-Claude Luche.** Sur le sujet du diesel, on dit et on écrit n'importe quoi ! Le ministère de l'économie et des finances a lancé une étude pour déterminer si les véhicules diesel récemment immatriculés pouvaient bénéficier de la vignette Crit'Air 1. Ces véhicules polluent nettement moins que ceux à essence. (*M. Daniel Chasseing applaudit.*) Le tabou à ce sujet mérite d'être levé au plus vite par le Gouvernement. Le ministre chargé de l'industrie s'y est engagé, et il est urgent que celui de l'écologie se penche sur cette question. En effet, c'est tout simplement la filière automobile française dans son ensemble qui est menacée ! (*Mme Élisabeth Borne, ministre, le conteste.*) Mais si, madame la ministre !

**M. Gérard Longuet.** Il a raison !

**M. Jean-Claude Luche.** L'ensemble des activités liées à la production automobile est menacé !

Je souhaiterais d'ailleurs que, dans le cadre de l'étude qui a été lancée par le ministère de l'économie et des finances, un comparatif global entre tous les types de motorisation, thermique ou électrique, soit établi, intégrant l'ensemble des éléments, y compris la pollution liée à la production et à l'utilisation des batteries.

**M. Charles Revet.** C'est la sagesse !

**M. Jean-Claude Luche.** À mon sens, la principale source de pollution, commune à tous les types de véhicules, tient à l'usure des pneus et à l'utilisation des freins. En tout cas, arrêtons de dire, dans ce pays, que le diesel pollue beaucoup plus que les autres motorisations !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

**M. Ronan Dantec.** Je souhaite rassurer Jean-François Husson : le texte est clair, puisqu'il mentionne, au même alinéa que celui dont nous parlons, la lutte contre la pollution.

En fait, il y a deux débats différents. En ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub>, le diesel et l'essence sont, à peu de chose près, au même niveau, mais, de toute façon, c'est beaucoup trop par rapport à ce que l'atmosphère est en mesure d'absorber. En ce qui concerne l'oxyde d'azote et les particules fines, les véhicules diesel, même les modèles récents, émettent davantage que les véhicules à essence. Telle est la vérité, et l'enjeu, pour l'industrie automobile française, c'est de pouvoir faire rapidement sa mutation. Les Chinois, après avoir racheté Volvo, ont demandé aux ingénieurs de l'entreprise de ne plus produire que des véhicules électriques, pour suivre la mutation de leur marché intérieur. En outre, la moitié des pays européens ont prévu l'interdiction des véhicules thermiques à l'échéance de 2030 : cela va arriver très vite !

Au-delà des amendements de bon sens dont nous débattons, quel signal voulons-nous donner à l'industrie automobile française, qui n'est pas la moins mal placée aujourd'hui ? Renault, notamment, a pris le virage avant d'autres constructeurs. Nos entreprises seront-elles en capacité de l'emporter dans la lutte qui s'annonce, alors que l'industrie automobile allemande, qui est en retard, exerce un *lobbying* important à Bruxelles pour retarder la mutation ? Plutôt que de rester sur la défensive, en essayant de retarder les mutations, nous devons au contraire encourager l'évolution de l'industrie française, car les autres, en particulier les Chinois, qui rachètent des entreprises européennes, n'attendent pas !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bernard Delcros, pour explication de vote.

**M. Bernard Delcros.** Je voudrais revenir sur le contenu précis de ces amendements, auxquels j'apporte mon soutien. En effet, il est extrêmement important, compte tenu des enjeux cruciaux, vitaux même, liés au réchauffement climatique, qu'un texte relatif aux mobilités inclue un objectif très clair en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution. Il y va de l'avenir même de notre planète.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Pascale Bories, pour explication de vote.

**Mme Pascale Bories.** Je m'associe pleinement aux propos de MM. Luche et Longuet, mais je voterai ces amendements. Le rapporteur l'a indiqué, l'alinéa en question répond à un vœu général : il s'agit de favoriser « le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun », ainsi que « le vélo ou la marche à pied ». Il ne porte donc aucunement sur un choix à opérer entre le diesel et le véhicule électrique – si tel était le cas, je n'aurais d'ailleurs pas la même position. Il n'y a ici aucun enjeu particulier ; il s'agit plutôt de rappeler les objectifs mondiaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je voudrais simplement souligner que l'article 1<sup>er</sup> A précise que la stratégie et la programmation visent quatre objectifs, dont le troisième, mentionné à l'alinéa 5, est d'accélérer « la transition énergétique et la lutte contre la pollution et la congestion routière ».

Par ailleurs, l'alinéa 5 de l'article 1<sup>er</sup> dispose que, dans « la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, de l'aménagement et de l'attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, et de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique ». Cela rejoint donc pleinement votre légitime préoccupation, monsieur Husson, et il n'est donc pas besoin, à mon sens, de sous-amender ces trois amendements identiques.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 342 rectifié, 799 et 872 rectifié.

*(Les amendements sont adoptés.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n<sup>o</sup> 109, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 5

Après le mot :

routière,

insérer le mot :

prioritairement

et après le mot :

individuel

insérer les mots :

lorsqu'il n'existe pas d'alternative dans des conditions satisfaisantes par les transports collectifs

La parole est à M. Pierre Ouzoulias.

**M. Pierre Ouzoulias.** Nous souhaitons, au travers de cet amendement, hiérarchiser les différents modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Si nous sommes tous d'accord pour encourager le développement de ces modes de transport, ils ne sont pas, pour autant, tous équivalents. C'est pourquoi nous proposons d'établir une priorité en faveur du report modal par le chemin de fer, la voie d'eau, les moyens de transport en commun faiblement émissifs et les mobilités dites « actives », complètement décarbonées, par rapport aux mobilités dites « partagées ». On ne peut en effet mettre sur même plan, d'une part, les transports en commun ou le ferroviaire, qui sont des transports de masse, et, d'autre part, le covoiturage, qui demeure un mode de déplacement routier, polluant et marginal.

Vous l'aurez compris, nous ne proposons pas de supprimer l'objectif de développement des mobilités dites « partagées » – beaucoup doit être fait pour favoriser l'essor du covoiturage –, nous souhaitons simplement placer cet objectif à sa juste place.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission considère que tous les objectifs sont prioritaires.

L'article 1<sup>er</sup> A fixe des objectifs ; lorsqu'il en cite un, cela ne signifie pas que les autres ne sont plus valables. Ainsi, s'il est précisé que l'on intensifie le recours à l'utilisation partagée

des modes individuels de transport, comme l'autopartage ou le covoiturage, cela ne veut pas dire qu'on ne privilégie pas les transports en commun.

En outre, il n'y a pas lieu d'établir de priorités au sein même d'un objectif de la programmation.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** J'ajoute que le principe de priorisation des investissements dans les modes collectifs de transport figure déjà à l'article L. 1212-5 du code des transports. En outre, près des deux tiers de la programmation profiteront à des modes collectifs de mobilité. Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

**Mme la présidente.** Monsieur Ouzoulias, l'amendement n<sup>o</sup> 109 est-il maintenu ?

**M. Pierre Ouzoulias.** Nous sommes satisfaits par ces explications et retirons l'amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n<sup>o</sup> 109 est retiré.

L'amendement n<sup>o</sup> 643 rectifié, présenté par MM. Pellevat et L. Hervé, Mmes Berthet, Noël et Vullien, MM. Luche et Panunzi, Mmes Vermeillet et Micouleau, MM. Le Nay et Longeot, Mme Morhet-Richaud, M. Moga, Mmes Puissat et Deromedi, MM. Charon et Sido, Mme Joissains, MM. Chaize, Genest et B. Fournier, Mme Lherbier, MM. Duplomb et J.M. Boyer, Mme Billon et MM. Karoutchi, Rapin et Savin, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Après les mots :

compétitivité des territoires

insérer les mots :

en termes de mobilité quotidienne et notamment de fluidité du trafic routier,

La parole est à M. Cyril Pellevat.

**M. Cyril Pellevat.** Qu'un élu d'un département de montagne – la Haute-Savoie, qui vous accueillera dimanche, madame la ministre – frontalier de la Suisse et de l'Italie défende cet amendement ne vous étonnera pas. Il vise à inscrire, parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, l'amélioration de la mobilité quotidienne à l'intérieur des massifs, en fluidifiant le trafic routier, notamment dans les territoires transfrontaliers.

Je profite de cette occasion pour vous rappeler, madame la ministre, que les élus et la population du Chablais attendent la signature de la déclaration d'utilité publique relative à la liaison autoroutière concédée Thonon-les-Bains-Machilly.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Dans une autre partie du texte, la commission a remplacé le terme « compétitivité » par le terme « attractivité ». En tout état de cause, la commission a émis un avis favorable sur cet amendement.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Cet amendement, relatif à la mobilité quotidienne, tend à modifier l'alinéa 6, qui traite du transport de marchandises. Il ne me semble pas approprié de faire référence à la mobilité quotidienne, qui est néanmoins une de mes priorités, à cet endroit du texte.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur cet amendement.



**M. Jean-François Husson.** Et la déclaration d'utilité publique ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Sa signature est prévue en juillet 2019 ; nous pourrions en reparler dimanche...

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 643 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 897, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

, sur l'ensemble du territoire national

La parole est à M. Yves Bouloux.

**M. Yves Bouloux.** Cet amendement vise à garantir l'activité des transports sur l'ensemble du territoire national et à prévenir, en incluant indirectement les territoires ruraux et périurbains, un renforcement de la compétitivité dans les seuls territoires situés autour des métropoles ou dans les ports.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission a considéré que cette précision, si elle n'est pas forcément essentielle, peut figurer dans le texte. Il est évident que les dispositions du projet de loi valent pour l'ensemble du territoire, mais il est peut-être préférable de le préciser explicitement.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Les objectifs mentionnés dans cet article valent pour l'ensemble du territoire national. Si on apporte ici une telle précision, il faut le faire dans les autres alinéas, sans quoi on introduit un *a contrario*. L'avis du Gouvernement est plutôt défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 897.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 593 rectifié, présenté par Mme M. Filleul, MM. Bérít-Débat, Dagbert, Houllégatte, Jacquín et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devínaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment en engageant une politique ambitieuse et incitative pour le développement du transport fluvial

La parole est à Mme Martine Filleul.

**Mme Martine Filleul.** Le fluvial est vraiment le parent pauvre de ce projet de loi, c'est pourquoi nous souhaitons appeler l'attention sur la nécessité de mettre en œuvre une politique plus volontariste, plus ambitieuse, en la matière.

La France est un pays fluvial, elle dispose des voies navigables les plus longues d'Europe ; pourtant, le transport fluvial y a la part de marché la plus faible en matière de fret. Cela tient aux choix des pouvoirs publics, qui ont longtemps privilégié le transport routier – le « tout-autoroutes » – au détriment du transport ferroviaire et, surtout, du réseau de voies navigables. Ainsi, selon une récente étude du Commis-

sariat général au développement durable, en France, entre 1990 et 2015, 393 milliards d'euros ont été investis pour la rénovation ou la création d'infrastructures de transport, mais seulement 1,1 % de cette somme a profité au transport fluvial, alors que sa part de marché avoisine 3 % à l'échelle nationale.

Au cours des vingt-cinq années précédentes, aucune infrastructure nouvelle n'a été réalisée. À titre de comparaison, nos investissements sont trois fois inférieurs à ceux de l'Allemagne, dont le linéaire de voies navigables est deux fois moindre !

La situation actuelle du transport terrestre conduit à s'interroger sur la pertinence de la poursuite de cette politique. Cette faiblesse de la part du mode fluvial n'est pas une fatalité : entre 1999 et 2009, en Belgique, la part modale du fluvial est passée de 10 % à 18 %. Pour se rapprocher de ce niveau de performance, il est nécessaire d'engager une politique ambitieuse et incitative de développement du transport fluvial. Le présent amendement vise à inscrire explicitement cette priorité dans le projet de loi.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Le rééquilibrage modal au profit du transport fluvial est déjà cité à l'alinéa précédent, mais pourquoi ne pas le repréciser à propos du transport de marchandises ? La commission a émis un avis favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je ne néglige pas l'importance du transport fluvial, mais si l'on indique à cet alinéa que l'on encourage « notamment le transport fluvial », alors il faut aussi viser le transport ferroviaire. La rédaction actuelle me semble ouverte aux deux modes. Avis défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 593 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 231 n'est pas soutenu.

L'amendement n° 739 rectifié *bis*, présenté par M. Lurel, Mmes Jasmin et Conconne, MM. Antiste, Bérít-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte, Jacquín et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillé et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devínaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot et Lubin, M. Lalande, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 7

Remplacer le mot :

cinq

par le mot :

six

II. – Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Le soutien à une politique nationale de continuité territoriale outre-mer tendant à rapprocher les conditions d'accès des populations aux services publics de transport de celles de la métropole, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale concernée.

La parole est à M. Victorin Lurel.

**M. Victorin Lurel.** Cet amendement vise en quelque sorte à rétablir l'intégrité territoriale de la nation française, rien de moins...

La France est, je le rappelle, une nation archipélagique, avec les îles environnant l'Hexagone, la Corse et les outre-mer, situés à une distance de la métropole variant entre 7 000 et 20 000 kilomètres, en ligne orthodromique.

Il est fait mention, dans le texte, de quatre objectifs et de cinq programmes, mais les outre-mer ont été carrément oubliés, alors que la programmation porte sur la période 2019-2037... Il serait donc de bonne politique, s'agissant d'une période aussi longue, de prévoir un soutien aux investissements en faveur de ces territoires.

Certes, dans le rapport annexé, est évoquée, de manière quelque peu pointilliste, impressionniste, la cohésion entre la métropole et les outre-mer, tandis que seul l'article 8, sur les cinquante articles que compte ce projet de loi, comporte des dispositions rédactionnelles ou de cohérence relatives à l'outre-mer. Pour le reste, alors que le transport et les mobilités représentent une dimension essentielle pour le désenclavement, et donc le développement, de ces territoires, il n'y a rien.

Je demande à mes collègues de bien vouloir voter cet amendement de bon sens, qui vise à réparer cette asymétrie.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** L'alinéa 3, relatif à l'objectif de réduction des inégalités territoriales, prévoit que « l'accessibilité des zones rurales enclavées, des villes moyennes, des territoires mal connectés aux métropoles » doit tenir compte des « spécificités ultramarines ». Cela me semble répondre à la préoccupation des cosignataires de cet amendement.

La commission vous demande donc, monsieur Lurel, de bien vouloir retirer cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il est en effet bien précisé, dans le texte, qu'il faut tenir compte des spécificités des territoires ultramarins.

Par ailleurs, il existe des programmes d'investissements routiers très importants pour les territoires d'outre-mer. Je pense à la route du littoral, à La Réunion, qui doit être notre investissement routier le plus important – de l'ordre de 100 millions d'euros par an –, à la modernisation de la route nationale 1 et de la route nationale 2 en Guyane, ou encore à la route nationale à Mayotte. Je pourrais aussi évoquer les grands ports maritimes. Chacune des priorités établies par le projet de loi sera mise en œuvre en tenant compte des spécificités ultramarines.

J'ajoute que, sans que cela conduise à l'élaboration de dispositions législatives, les outre-mer ont été au cœur de nos réflexions lors des Assises du transport aérien, avec notamment une attention très forte portée à la connexion des territoires ultramarins avec leurs bassins régionaux. Ils auront désormais la capacité de négocier des arrangements administratifs afin d'ouvrir rapidement des droits de trafic avec les pays de leur bassin régional. On prend donc bien en compte les spécificités et les enjeux des territoires ultramarins.

Pour ces raisons, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, le Gouvernement y sera défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Victorin Lurel, pour explication de vote.

**M. Victorin Lurel.** Je ne peux me satisfaire de cette réponse.

Cela fait des années que j'entends l'expression de cette bonne volonté. J'ai été moi-même président de conseil régional et j'ai participé à l'élaboration de programmations, mais tout ce que vous évoquez, madame la ministre, notamment la réalisation de la route du littoral à La Réunion, avec les difficultés que l'on sait, relève du passé !

On ne peut pas se contenter d'indiquer que, au titre de l'un des quatre objectifs, on tiendra compte des spécificités ultramarines, sans prévoir de programmation financière. Il est bon de préciser les choses dans la programmation des investissements, d'autant que celle-ci court jusqu'en 2037.

Ici, on se borne à affirmer de manière assez légère, rapide, qu'il devra être tenu compte des spécificités des outre-mer, mais cela figure déjà à l'article 73 de la Constitution. Nous sommes comme la sœur Anne du conte de Perrault : cela fait des années que nous attendons sans rien voir venir...

L'aérien n'est pas pris en compte dans ce texte, mais j'estime que le maritime ne l'est guère plus. Si, ici ou là, il existe des projets de grand port maritime, cela procède du dynamisme de ces ports et des régions : quel est l'apport de l'État ?

Je persiste à dire que, depuis de longues années, il y a une discrimination, une asymétrie au détriment des outre-mer.

Par ailleurs, les crédits que vous allez investir dans les contrats de plan État-région, transformés en plans de convergence, sont pratiquement inexistant ! C'est moi-même, aidé de beaucoup d'autres, qui ai élaboré la stratégie de convergence sur vingt ans, en vue de rejoindre les standards nationaux.

Je ne me satisfais pas que ce qui figure dans les objectifs ne trouve pas de traduction dans la programmation.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 739 rectifié bis.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 896, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Compléter cet alinéa par les mots :

, en favorisant un équilibre territorial

La parole est à M. Yves Bouloux.

**M. Yves Bouloux.** Cet amendement s'inscrit dans la même veine que celui que j'ai défendu précédemment. Il vise à garantir l'intégration de la dimension d'équilibre territorial dans le cadre de la mise en place des programmes d'investissement prioritaires.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** J'ai du mal à saisir l'intérêt de cette précision, dans la mesure où l'alinéa 3 prévoit déjà un objectif de réduction des inégalités territoriales et porte sur les réseaux existants. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**Mme la présidente.** Monsieur Bouloux, l'amendement n° 896 est-il maintenu ?

**M. Yves Bouloux.** Non, je le retire, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 896 est retiré.

L'amendement n° 123, présenté par Mme Assasi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 10

1° Après le mot :

routier

insérer les mots :

et ferroviaire

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les lignes ferroviaires classiques y contribueront, grâce au développement du réseau d'Intercités de nuit et de jour.

La parole est à M. Guillaume Gontard.

**M. Guillaume Gontard.** Au travers de cet amendement, nous souhaitons affirmer le transport ferroviaire en tant que moyen de désenclavement des villes moyennes.

En effet, le transport ferroviaire est un mode de mobilité accessible à tous, aux personnes n'ayant pas de voiture, aux jeunes sans permis, aux personnes à mobilité réduite ou à faibles moyens. Il s'agit en outre du moyen de transport terrestre le plus sûr. Par ailleurs, quelques jours après les importantes mobilisations en faveur du climat, il faut noter que le ferroviaire est un moyen de transport à impact limité sur l'environnement.

Ainsi, régénérer les petites lignes, les lignes du quotidien, permettrait de maximiser l'usage du réseau existant et d'améliorer la mobilité sans avoir besoin d'artificialiser de nouvelles surfaces pour la construction d'infrastructures.

Nous proposons également, dans une logique de transition écologique, de renforcer les dessertes par les trains Intercités, de jour comme de nuit, notamment en zones rurales. Les habitants de zones rurales excentrées doivent pouvoir participer à la vie nationale sans être contraints dans leur mobilité par le coût de celle-ci. Ils doivent pouvoir bénéficier d'une offre de transport qui permette des déplacements aller-retour dans la journée, et ne pas être contraints à effectuer de fastidieux et dangereux trajets de nuit en voiture, s'ils ont la chance d'en posséder une. Il s'agit de pouvoir se rendre non seulement à Paris, mais aussi dans les autres régions françaises.

Pour remplir cette mission, l'Intercités de nuit est, pour de nombreux territoires, le seul moyen de transport qui soit à la fois confortable, sécurisant sur de longues distances, peu énergivore, à faible émission de dioxyde de carbone ; en outre, la majorité des infrastructures existent déjà. Je pense notamment au Paris-Briançon, indispensable au désenclavement des Hautes-Alpes.

Il nous semble particulièrement opportun de faire référence au transport ferroviaire et au développement des dessertes par trains Intercités de jour et de nuit dans le présent article, tant ce mode de transport apporte d'avantages en termes de confort et de sécurité aux personnes, et d'avantages économiques et écologiques à notre pays. Il s'agit non pas d'un retour en arrière, mais d'un choix lucide et éclairé face aux changements démographiques et écologiques que nous devons accompagner et qui engagent notre responsabilité.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Le doublement de la part du ferroviaire constitue un objectif du programme d'investissements prioritaires n° 2. Le rapport annexé prévoit « un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains ».

La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 123. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 300 rectifié, présenté par Mme Morhet-Richaud, MM. Dufaut, Chaize, Vaspart, Sol, D. Laurent, Vial et Bascher, Mme Lassarade, MM. B. Fournier et Bonne, Mme Deromedi, MM. Savin et Charon, Mme Grunty, M. Le Gleut, Mme Duranton, M. Milon, Mme Imbert, M. Regnard, Mme Noël, MM. J.M. Boyer, Longuet et Gremillet et Mmes Lamure et Berthet, est ainsi libellé :

Alinéa 10

Après le mot :

rurales

insérer les mots :

et de montagne

Cet amendement a été retiré précédemment.

Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 542 rectifié, présenté par MM. Roux et Artano, Mmes M. Carrère et Laborde, M. Gold, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin et Castelli, Mme Costes et MM. Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 10

Supprimer les mots :

par des aménagements existants

La parole est à M. Éric Gold.

**M. Éric Gold.** Il est prématuré et limitatif de déterminer si l'objectif de désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales doit uniquement s'effectuer grâce à des aménagements existants. Les opérations de désenclavement prévues intègrent déjà des projets d'aménagements complémentaires, dans le respect des enquêtes publiques.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 1031, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 10

Remplacer les mots :

par des aménagements existants

par les mots :

prioritairement par des aménagements des itinéraires existants

La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il s'agit de préciser le texte de la commission. Celui-ci prévoit que le désenclavement doit se faire « par des aménagements existants », alors que



la rédaction initiale faisait référence à des « aménagements des itinéraires existants », c'est-à-dire, potentiellement, à de nouveaux aménagements d'itinéraires existants.

On a promis, pendant de trop nombreuses années, de remédier à l'enclavement par la construction de routes à 2x2 voies, sur le fondement de projets irréalistes. Il me semble important de préciser que le désenclavement se fera d'abord au moyen d'aménagements d'itinéraires existants, mais un certain nombre de projets ont déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une acquisition foncière, voire d'un remembrement ; on ne va évidemment pas les abandonner, d'où le terme « prioritairement ».

**Mme la présidente.** L'amendement n° 898, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont, est ainsi libellé :

Alinéa 10

Remplacer les mots :

par des aménagements existants

par les mots :

et un équilibre territorial par des aménagements des réseaux existants

La parole est à M. Yves Bouloux.

**M. Yves Bouloux.** Cet amendement vise à introduire l'objectif d'équilibre territorial et à clarifier la formulation de ce programme d'investissement prioritaire.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 566 rectifié, présenté par M. Luche, Mme Billon, MM. Bonnacarrère, Capocanellas, Delcros et Détraigne, Mme Guidez, MM. Janssens, Laugier, Longeot, Louault, Kern, A. Marc et Moga et Mme Vullien, est ainsi libellé :

Alinéa 10

Compléter cet alinéa par les mots :

ou un aménagement en 2 x 2 voies si la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés

La parole est à M. Jean-Claude Luche.

**M. Jean-Claude Luche.** Lorsque toutes les procédures ont été réalisées pour la création d'une route à 2x2 voies en vue du désenclavement d'une ville moyenne ou d'un territoire rural, les aménagements d'itinéraires existants ne peuvent pas apporter une véritable réponse. Des procédures comme la déclaration d'utilité publique, les acquisitions foncières ou les aménagements fonciers ont déjà représenté un coût important pour les finances publiques.

Cet amendement vise à permettre le désenclavement des villes moyennes par une route à 2x2 voies là où les projets sont suffisamment aboutis.

Dans mon département, la route nationale 88, entre Rodez et l'A 75, répond à ce critère. Seule la création d'une route à 2x2 voies peut permettre de désenclaver le département et son chef-lieu tout en sécurisant cet axe structurant, particulièrement accidentogène, au trafic en constante progression. Toutes les procédures ont été réalisées, de même que les acquisitions foncières et les aménagements fonciers. En outre, le passage à 2x2 voies de cette portion de route intéresse aussi le développement de l'axe Toulouse-Lyon.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Le programme visé par l'amendement n° 542 rectifié concerne l'amélioration du réseau existant, attendue souvent depuis des années, voire des décennies, par certains territoires. Des travaux sont parfois attendus depuis plusieurs générations de contrats de plan État-région, selon des calendriers lointains. Il faut privilégier cet objectif plutôt que la construction de nouvelles infrastructures. Un montant de 1 milliard d'euros sera consacré sur dix ans à l'amélioration de la qualité de la desserte de notre réseau routier national ; il s'agit d'opérations très concrètes, comme le précise le rapport annexé – déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomération ou de carrefour. La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 1031 tend à donner la priorité aux aménagements existants, sans exclure la réalisation d'infrastructures nouvelles, si c'est nécessaire.

Cet amendement ayant été déposé après la réunion de la commission, celle-ci n'a pu se prononcer et je m'exprime donc à titre personnel. La précision introduite me semblant aller dans le bon sens, j'émet un avis de sagesse favorable...

En ce qui concerne l'amendement n° 898, je ne comprends pas bien la portée d'un tel ajout à cet endroit précis du texte. Le programme d'investissement relatif au désenclavement routier doit permettre à l'État de consacrer de l'argent à la remise en état du réseau routier national. L'objectif d'équilibre territorial me semble tout à fait satisfait par l'alinéa 3, qui prévoit la réduction des inégalités territoriales. La commission demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Enfin, pour ce qui concerne l'amendement n° 566 rectifié, le programme d'investissement prioritaire consacré au désenclavement routier doit bénéficier à des aménagements existants, tels que des routes à 2x2 voies ou des traversées d'agglomération ou de carrefour. Cela est bien précisé à l'alinéa 52 du rapport annexé. Je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement, monsieur Luche, au profit de l'amendement n° 567 rectifié, que vous avez aussi déposé, tendant à apporter la même modification au sein du rapport annexé. À défaut, l'avis de la commission sera défavorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 542 rectifié, 898 et 566 rectifié ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'amendement du Gouvernement répond, me semble-t-il, aux objectifs des auteurs des autres amendements faisant l'objet de la discussion commune. Je leur propose donc de retirer ceux-ci au profit de l'amendement n° 1031.

**Mme la présidente.** Monsieur Gold, l'amendement n° 542 rectifié est-il maintenu ?

**M. Éric Gold.** Non, je le retire, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 542 rectifié est retiré.

Monsieur Bouloux, l'amendement n° 898 est-il maintenu ?

**M. Yves Bouloux.** Non, je le retire.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 898 est retiré.

Monsieur Luche, l'amendement n° 566 rectifié est-il maintenu ?

**M. Jean-Claude Luche.** Non, je le retire également, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 566 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1031.

(*L'amendement est adopté.*)

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 827 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Lévrier, de Belenet, Mohamed Soilihi, Bonnacarrère, Guerriau, A. Marc, Théophile, Louault, Henno, Wattebled, Moga et Gattolin, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 11

Rédiger ainsi le début de cet alinéa :

d) Le développement des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, ainsi que de leur usage, afin de renforcer ?

II. - Alinéa 12

Après le mot :

ports

insérer les mots :

des aéroports, des pôles logistiques

La parole est à M. Martin Lévrier.

**M. Martin Lévrier.** La rédaction actuelle de l'article met l'accent sur le développement de l'usage des mobilités propres et partagées. Dans une démarche de mise en place de l'innovation, il paraît cohérent de viser le développement des mobilités en général. Par ailleurs, en l'état, l'article exclut un certain nombre de sites logistiques, comme les aéroports et les grands pôles logistiques et assimilés, tels les marchés d'intérêt national.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 785, présenté par Mmes Cukierman et Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Après le mot :

ports

insérer les mots :

, des pôles logistiques

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

**M. Pascal Savoldelli.** Concernant le titre I<sup>er</sup> A, l'objectif est, je le rappelle, d'améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports et accélérer le report modal. Au travers de cet amendement, nous proposons d'intégrer dans le champ du dispositif un certain nombre de grands pôles logistiques, tels que les marchés d'intérêt national, les MIN, exclus par la rédaction actuelle de l'article.

Les MIN sont des services publics de gestion de marchés, dont l'accès est réservé aux producteurs et aux commerçants. Il s'agit d'outils pour l'action publique au service d'un projet alimentaire et du développement des territoires. Je suis élu du Val-de-Marne, où se situe le MIN de Rungis, dont nous venons de fêter les cinquante ans. Le MIN de Rungis, c'est 9 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 1 200 entreprises et 12 000 salariés. Les pôles logistiques sont des maillons essentiels de la chaîne producteurs-distributeurs-commerçants. Ils représentent un enjeu important pour le territoire national, en termes à la fois économiques et de service public.

Madame la ministre, d'ici au mois de juin, un tronçon ferroviaire desservant le MIN de Rungis fermera, et 200 000 tonnes de marchandises ne seront plus transportées par le rail. J'ai fait le calcul avec les grossistes et les commerçants : chaque jour, les riverains devront subir la circulation de 70 camions supplémentaires...

Madame la ministre, entendez-nous et acceptez d'inclure les pôles logistiques dans le champ de votre politique de modernisation du transport de marchandises. C'est une question de bon sens.

**Mme Éliane Assassi.** Très bien !

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission est défavorable à l'amendement de M. Lévrier, mais favorable à l'amendement n° 785, plus global, qui tend à ajouter l'objectif d'améliorer l'accessibilité des pôles logistiques.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je suggère le retrait de l'amendement de M. Lévrier au profit de l'amendement n° 785. En effet, il est pertinent de viser aussi les pôles logistiques. J'ajoute que la voie ferrée évoquée par M. Savoldelli ferme pour une bonne cause : la réalisation de travaux sur le barreau Massy-Valenton. On entend souvent dire que les voies ferrées ferment parce qu'elles ne sont pas entretenues, mais, en l'occurrence, elle ferme parce que l'on va investir.

**Mme la présidente.** Monsieur Lévrier, maintenez-vous l'amendement n° 827 rectifié *quinquies* ?

**M. Martin Lévrier.** Non, je le retire.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 827 rectifié *quinquies* est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 785.

(*L'amendement est adopté.*)

**Mme la présidente.** L'amendement n° 774 rectifié, présenté par Mme Jasmin, M. Lurel, Mme Conconne, MM. Antiste, Bérít-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot et Lubin, M. Lalande, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Après le mot :

ferroviaires

insérer le mot :

, maritimes

La parole est à Mme Victoire Jasmin.

**Mme Victoire Jasmin.** La France, grâce à l'étendue de son littoral et à ses départements et collectivités d'outre-mer, est la deuxième puissance maritime du monde. Elle bénéficie d'une zone économique exclusive et de vastes espaces maritimes, dont 97 % se situent dans les outre-mer. Il convient de prendre en compte cette dimension.

Le secteur maritime représente un enjeu considérable pour notre pays en matière tant économique et géostratégique que de transport de marchandises. En effet, les grandes voies du trafic maritime mondial passant à proximité de nos territoires

d'outre-mer, les ports de ceux-ci peuvent devenir des *hubs* régionaux stratégiques, à condition que l'on améliore les infrastructures.

Nous devons également tenir compte de la situation des archipels, et particulièrement de celui de la Guadeloupe, avec son continent et ses îles du Sud. Récemment, madame la ministre, j'ai évoqué avec vous la situation de La Désirade.

Il serait nécessaire de développer les infrastructures de nos territoires, et singulièrement de la Guadeloupe, et d'utiliser les océans pour la production d'énergies renouvelables, à côté des activités maritimes traditionnelles et du tourisme de croisière. Cette dimension maritime constitue une priorité en matière d'investissements pour les outre-mer.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Il nous paraît important d'affirmer et de renforcer le volet maritime des objectifs programmatiques affichés dans ce texte. L'avis est favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Dans mon esprit, en termes de programmation d'infrastructures, la réponse aux enjeux maritimes était traitée dans le cadre des ports. Cependant, on peut souhaiter qu'il soit fait référence aux itinéraires maritimes, même s'ils n'appellent pas, en tant que tels, des investissements dans le cadre de la programmation. Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 774 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 849 rectifié, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mme Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguière, MM. Piednoir et de Nicolay, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Pointereau, Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi que le développement de l'usage des véhicules à faibles et très faibles émissions, en tenant compte notamment des émissions liées aux dispositifs embarqués

La parole est à M. Patrick Chaize.

**M. Patrick Chaize.** En vue d'atteindre les objectifs de la stratégie et de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037, l'article 1<sup>er</sup> A du projet de loi d'orientation des mobilités prévoit la mise en place de cinq programmes d'investissements prioritaires. L'un de ceux-ci a trait au soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, notamment par le renforcement de l'accessibilité des ports et des grands itinéraires internationaux ferroviaires et fluviaux.

Cet amendement vise à associer à une politique de transport ambitieuse le développement du transport propre par le déploiement de véhicules de transport des marchandises à faibles émissions. En effet, le maintien et le développement de la compétitivité des transports de marchandises peuvent se conjuguer avec le verdissement de ce secteur.

Le déploiement de véhicules à faibles et très faibles émissions, fonctionnant à l'électricité, à l'hydrogène ou au bio GNV, permet d'assurer la décarbonation du transport de marchandises.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Il n'est pas inutile d'apporter cette précision, en vue d'une décarbonation à terme du secteur du transport des marchandises, conformément à l'objectif de lutte contre la pollution et aux objectifs de l'accord de Paris. L'avis est favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je comprends tout à fait et partage la préoccupation de M. Chaize. Il convient d'inciter notre secteur du transport routier à s'orienter vers l'utilisation de véhicules plus propres. Pour autant, les dispositifs qui permettent d'accompagner cette transition ne relèvent pas de la programmation des infrastructures de l'Afitf. C'est plutôt le rôle des dispositifs de suramortissement, tels qu'ils ont pu être encore améliorés dans le cadre de la loi de finances pour 2019, ou des dispositifs de soutien aux infrastructures de recharge, sachant que le texte prévoit une prise en charge par le gestionnaire de réseau d'une part plus importante des coûts de raccordement, ce qui conduira à une division par deux du coût des infrastructures de recharge.

La mesure proposée est complémentaire, mais, à mon sens, elle ne rentre pas dans le champ d'intervention de l'Afitf. Je sollicite le retrait de cet amendement, faute de quoi j'y serai défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

**M. Ronan Dantec.** J'entends l'argumentation de Mme la ministre, mais le fait qu'il n'y ait, dans la stratégie de l'Afitf pour le transport de marchandises, aucune référence à la réduction des émissions de gaz à effet de serre me gêne. Je ne sais pas si la formulation proposée est la bonne, mais la prise en compte de cette dimension doit tenir une place centrale dans les décisions de l'Afitf, notamment en ce qui concerne les grandes infrastructures ferroviaires et les dispositifs embarqués. Je trouve dommage qu'il n'y ait aucune mention du fait que l'Afitf doit tenir compte des émissions de gaz à effet de serre dans sa programmation de grandes infrastructures liées au transport de marchandises.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Louis Masson, pour explication de vote.

**M. Jean Louis Masson.** Je m'abstiendrai sur cet amendement, pour deux raisons.

D'abord, la remarque faite par Mme le ministre me paraît tout à fait fondée : nous sommes tout de même ici assez loin des attributions de l'Afitf.

Ensuite, s'il y a des progrès à faire en matière d'environnement en ce qui concerne la desserte des ports, il serait infiniment plus efficace, dans cette perspective, d'interdire la navigation dans nos eaux territoriales des cargos et des paquebots qui utilisent un fioul lourd hyperpolluant. Je n'ai pas du tout vocation à défendre le transport par camions, mais le plus gros pollueur de la Terre, c'est le transport maritime. C'est lui qu'il faut viser.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 849 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 110, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :



Cette priorité passe notamment par la remise à niveau des lignes capillaires fret ainsi que des voies navigables.

La parole est à Mme Michelle Gréaume.

**Mme Michelle Gréaume.** Nous présentons cet amendement, comme le précédent, depuis de nombreuses années, avec constance et cohérence.

Alors qu'il représentait 75 % du transport de marchandises dans les années soixante-dix, le fret ferroviaire ne pèse plus aujourd'hui que 10 % du marché, la libéralisation de 2006 ayant accéléré le mouvement. Le fait que des opérateurs privés détiennent 40 % du marché n'y change rien.

La question des petites lignes ferroviaires fait l'objet d'une mission confiée au préfet François Philizot, qui doit bientôt rendre ses préconisations en matière de gouvernance et de financement en vue de les pérenniser, mais, de rapport en rapport, de mission en mission, les constats demeurent les mêmes : urgence écologique, nécessité d'un changement de paradigme, maîtrise des externalités négatives du transport de marchandises, pertinence du fret ferroviaire... La liste n'est pas exhaustive. Cela n'est pas sérieux !

Ainsi, du Grenelle de l'environnement à la COP 21, tout le monde a pieusement approuvé certaines recommandations, par exemple assurer le maillage du territoire et développer le fret ferroviaire pour contenir le trafic de poids lourds, mais voilà vingt ans que le réseau ferroviaire se transforme à rebours de ces directives. Les fermetures de services, de lignes, de gares de triage continuent, de même que les cessions de matériel roulant. Les 3 200 kilomètres de réseau secondaire sont encore en danger d'abandon pur et simple, faute d'investissements.

Que veut dire l'expression « maintien du fret ferroviaire là où il est pertinent » ? De quelle pertinence parlons-nous, quand les émissions de CO<sub>2</sub> en France sont en hausse constante, quand nos routes accueillent près de 1,6 million de camions supplémentaires chaque année, ce chiffre étant voué à augmenter au vu des prévisions sur la progression des échanges de marchandises à l'horizon 2050 ?

Pourtant, les rapports sur les décès dus à la pollution de l'air se multiplient. Pourtant, l'urgence climatique n'a jamais été aussi forte. Il est dès lors irresponsable de penser les transports de demain sans prendre en compte et soutenir le réseau capillaire fret. Si le système des autoroutes ferroviaires n'est pas condamnable en soi, sa mise en place n'est qu'un substitut à un véritable développement du fret ferroviaire, qui demande bien plus de capillarité. Ce réseau est indispensable au développement du fret de proximité, puisqu'il permet d'accomplir le dernier kilomètre et de limiter les transferts d'un moyen de locomotion à un autre.

Ce dont la France a besoin, c'est d'une grande politique publique de transport de marchandises, qui doit reposer sur un réseau ferré au maillage fin permettant d'irriguer les territoires tout en répondant aux besoins des entreprises et des citoyens.

**Mme Éliane Assassi.** Très bien !

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Le rapport annexé apportant ces précisions, il n'est pas nécessaire de les intégrer à l'article 1<sup>er</sup> A. L'avis est défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je suis moi aussi convaincue de l'importance des lignes capillaires, que ce soit pour le fluvial ou le ferroviaire. S'agissant du fret ferroviaire, il faut savoir que 25 % des marchandises transportées passent par des lignes capillaires.

De fait, il y a déjà un soutien de l'État à la remise en état de ces lignes capillaires, à hauteur de 10 millions d'euros par an, *via* l'Àfitf. Par ailleurs, nous soutenons le développement de ces dessertes, notamment par la création d'opérateurs ferroviaires de proximité. On travaille aussi à des montages innovants pour la gestion de ces lignes. Votre préoccupation est donc satisfaite, madame la sénatrice.

Je ne peux m'empêcher d'ajouter que, pour fidéliser les clients du fret ferroviaire, il importe de garantir la continuité de service.

**M. Roger Karoutchi.** Eh oui !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Or, à la suite du mouvement social intervenu l'an dernier, on constate une baisse de 5 % des tonnages transportés. Assurer la continuité de service est absolument crucial si l'on croit au transport ferroviaire. L'avis est défavorable.

**M. Roger Karoutchi.** Très bien !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 110.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 515 rectifié, présenté par Mmes Lienemann et Apourceau-Poly, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Accélérer la transition énergétique des véhicules et la lutte contre la pollution locale par une stratégie ambitieuse de déploiement des infrastructures d'avitaillement pour les véhicules fonctionnant à l'électricité, l'hydrogène, le GNV, le GPL et le superéthanol E85.

La parole est à Mme Cathy Apourceau-Poly.

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** L'amendement est défendu, madame la présidente.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** L'alinéa 64 du rapport annexé prévoit déjà un soutien au développement de l'utilisation des carburants et énergies alternatifs, au titre de l'objectif n° 3 d'amélioration de la transition énergétique. Il n'y a pas lieu d'en faire un objectif à part entière. L'amendement étant de fait satisfait, l'avis de la commission est défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 515 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

#### rapport annexé

- ① Le présent rapport annexé au volet de programmation de la loi d'orientation sur les mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'État en matière de transports et de mobilité définies à l'article 1<sup>er</sup> A de la présente loi.

② Cette programmation traduit de manière opérationnelle les orientations stratégiques décrites par la loi et qui résultent des concertations initiées lors des Assises de la mobilité qui se sont tenues à l'automne 2017, des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures présentés en février 2018 et des consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.

### ③ I. – La programmation des investissements

④ Cette programmation traduit des choix et des priorités.

⑤ Le premier choix est d'augmenter de manière très importante l'investissement de l'État dans ses systèmes de transport. La présente programmation prévoit une augmentation de 40 % des investissements de l'État dans ses transports entre les périodes 2014-2018 et

2019-2023. C'est une nécessité pour maintenir la qualité des infrastructures de notre pays reconnue dans les classements internationaux, pour garantir la sécurité et la performance des déplacements des Français, pour assurer la transition écologique des mobilités, pour renforcer la performance de l'économie française, la cohésion du territoire national et son intégration dans les flux européens et mondiaux.

⑥ Par conséquent, les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) au titre de la programmation pluriannuelle des investissements de l'État dans les transports sur la période 2019 – 2023 sont fixées suivant la chronique ci-dessous, exprimée en crédits de paiement et en millions d'euros courants :

⑦

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

⑧ Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans une perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros environ sur la période 2023-2027.

⑨ Le deuxième choix est celui de la sincérité. Cette programmation est financée, elle repose sur un équilibre entre les ressources disponibles et les investissements retenus sur les dix prochaines années.

⑩ Elle suppose la sanctuarisation des ressources affectées à l'AFITF, dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles comme le produit des amendes radars.

⑪ Elle suppose l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euro par litre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transports.

⑫ Elle suppose l'affectation à l'AFITF d'une ressource complémentaire pour atteindre les objectifs de la présente programmation.

⑬ Le troisième choix est de construire cette programmation à partir d'une vision à long terme de la mobilité en France, traduite en 4 ambitions prenant en compte l'évolution des pratiques et des besoins de mobilité :

⑭ – améliorer les offres de déplacements du quotidien, notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois et aux services publics et non publics, désaturer les villes et leurs accès, améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

⑮ – accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes propres ou collectifs (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo), en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel (covoiturage, autopartage...) et en facilitant les déplacements intermodaux ;

⑯ – contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

⑰ – renforcer l'efficacité des transports de marchandises, pour renforcer la compétitivité de nos territoires et de nos ports, et accélérer le report modal.

⑱ Le quatrième choix est de traduire ces ambitions en 5 programmes prioritaires évalués, chiffrés et durables :

⑲ – entretenir et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

⑳ – désaturer les grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

㉑ – accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux ;

㉒ – développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien ;

㉓ – renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

### ⑳ II. – Les programmes d'investissement prioritaires

㉔ *Priorité n° 1 – Entretien et moderniser les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants.*

㉕ L'entretien des réseaux existants est la première des priorités pour la décennie à venir. C'est d'abord une question de sécurité, mais aussi de performance des infrastructures dans la durée. Les audits réalisés pour le ministère chargé des transports sur l'état des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires ont confirmé les retards accumulés en matière d'entretien des infrastructures et la nécessité d'en accroître les volumes. Au-delà, il est indispensable d'engager une modernisation de ces réseaux, afin de mieux répondre aux besoins émergents, de rendre plus

efficace leur exploitation ou d'en accroître la sécurité et la qualité. Il s'agit donc tout à la fois de rattraper un retard accumulé que de préparer l'avenir.

- 27 Sur le réseau routier national non concédé, les crédits étaient ces dernières années essentiellement utilisés sur des opérations curatives pour assurer la sécurité des circulations, sans enrayer une dégradation progressive de l'état du patrimoine.
- 28 Pour mettre fin à cette tendance, l'audit externe commandé par le Gouvernement a permis d'aider l'État à définir et à optimiser sa stratégie d'entretien pour garantir le meilleur état du réseau routier national non concédé dans les 5, 10 et 20 ans à venir.
- 29 Ces dix dernières années, l'État a consacré en moyenne 670 M€/an aux dépenses d'entretien d'exploitation et de modernisation de ce réseau. Ces montants étaient fluctuants d'une année sur l'autre et surtout insuffisants pour enrayer une dégradation de l'ensemble du réseau.
- 30 En matière d'ouvrages d'art et de ponts, un effort particulier sera déployé pour renforcer la connaissance de ce patrimoine, mutualiser les informations entre personnes publiques et améliorer l'anticipation, aux plans financier et comptable, des enjeux de maintenance de ces infrastructures. En partenariat avec les collectivités territoriales, premiers gestionnaires de ce patrimoine, et dans le cadre d'une programmation pluriannuelle, l'État accompagnera l'inventaire, la surveillance, l'entretien et, le cas échéant, la réparation de ces ouvrages, qui sont des actifs clés pour l'attractivité française et présentent aujourd'hui des risques de sécurité mal connus. À cet égard, une méthodologie adaptée au réseau d'ouvrages d'art et de ponts des collectivités territoriales et de leurs groupements devra être définie et une réflexion globale devra être engagée sur les modalités du soutien financier et technique de l'État aux territoires pour la gestion de ces infrastructures.
- 31 Les crédits d'entretien, d'exploitation et de modernisation seront progressivement augmentés sur la décennie pour atteindre 850 M€/an d'ici 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante (AFITF et programme budgétaire de l'État). Dès 2018, première année du quinquennat, ces crédits avaient déjà été augmentés de +100 M€, à hauteur de 800 M€. Cela représente +31 % de moyens sur la décennie 2018-2027 par rapport à la décennie précédente, et +25 % sur le seul quinquennat 2018-2022. Hors entretien courant, les opérations de régénération sont en particulier en progression de +70 % sur la décennie.
- 32 La sécurité et viabilité du réseau constitue l'enjeu principal avec l'amélioration des aménagements de sécurité, notamment dans les tunnels routiers. La finalisation du programme de mise aux normes est un objectif prioritaire.
- 33 Enfin, au-delà du maintien du patrimoine, il existe aussi un enjeu majeur de modernisation et d'optimisation de l'usage du réseau par la mise en œuvre de mesures de régulation du trafic, de partage de la voirie dans les grandes zones urbaines et d'information des usagers. Des projets se développeront visant à introduire les systèmes de transport intelligents liés à l'infrastructure et utilisés pour la gestion du trafic et accueillir les véhicules

autonomes avec le déploiement de technologies d'échange d'informations entre véhicules et infrastructure ou de véhicule à véhicule via l'infrastructure.

- 34 Concernant le réseau fluvial, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique.
- 35 L'État augmentera progressivement les crédits de l'AFITF consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027 permettant, en complément des capacités d'investissement propres de VNF et des cofinancements des collectivités, de viser un niveau de régénération et de modernisation global d'environ 190 M€/an à cet horizon.
- 36 En matière ferroviaire, comme cela a été annoncé par le Gouvernement lors de la présentation de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, et comme le permet la reprise progressive par l'État de 35 Md€ de la dette du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau investira massivement en faveur du renouvellement du réseau structurant afin d'assurer sa remise à niveau après des décennies de sous-investissement. Ce sont 3,6 Md€ annuels qui seront investis sur le réseau existant.
- 37 En complément, l'État apportera toute sa part aux opérations de modernisation du réseau, aux opérations de sécurité, de lutte contre le bruit et de mise en conformité de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que sa participation, via les opérations inscrites dans les contrats de Plan État-région (CPER), à la régénération des lignes structurantes ou de maillage régional ferroviaire. La sécurité des passages à niveau sera renforcée. Les crédits de l'AFITF seront augmentés pour atteindre 40 millions d'euros par an pour les passages à niveau prioritaires.
- 38 L'AFITF continuera à soutenir financièrement les actions de renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET) dans le respect des engagements pris vis-à-vis des régions et des usagers.
- 39 *Priorité n° 2 – Remédier à la saturation des grands nœuds ferroviaires pour doubler la part du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains*
- 40 La France est justement reconnue pour l'excellence de ses trains à grande vitesse, produits de 40 années d'investissement de la Nation dans le TGV. À l'inverse, la performance et l'usage du transport ferroviaire dans les déplacements quotidiens demeurent trop faibles en France, alors même que la congestion dans les métropoles et la demande d'alternatives aux déplacements individuels augmentent. Aujourd'hui, la priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien passe par un renforcement et un développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, dans les liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains.
- 41 Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis 4 décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement



dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Il faut faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Île-de-France, en transformant des lignes radiales en des liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées.

42 Il s'agit d'un changement de paradigme, en grande partie anticipé par certaines régions et métropoles qui se dotent d'une vision ferroviaire à moyen terme. L'objectif doit être ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour des grands pôles urbains.

43 Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles.

44 Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, élargir certains quais et en augmenter le nombre, simplifier la gestion de l'infrastructure et moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures.

45 Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années concernent, outre l'Île-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés.

46 L'Île-de-France, dont le rayonnement international est un atout majeur pour la France, connaît des niveaux de congestion et de dégradation des conditions d'usage des transports collectifs. Le Grand Paris Express sera réalisé dans son intégralité entre 2024 et 2030, avec un calendrier de mises en service, plus étalé, mais crédible et réaliste. Par ailleurs, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré seront poursuivis. Cela concerne notamment les accès des gares concentrant déjà de nombreux usages (RER, *ter*, TET, TGV, Transilien) et qui doivent être en capacité d'accueillir les circulations supplémentaires liées aux nouveaux projets.

47 En complément de ces projets spécifiques, des ruptures technologiques dans l'exploitation ferroviaire doivent être engagées au plus vite, pour accroître tant le débit des lignes ferroviaires que leur fiabilité : nouvelle signalisation (ERTMS), gestion des circulations, conduite automatisée... Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2020, SNCF Réseau présentera à l'approbation du Gouvernement un plan d'ensemble explicitant les objectifs poursuivis (en particulier les gains de capacité des zones les plus circulées, de fiabilité des circulations, de qualité des infrastructures modernisées, de productivité de l'exploitation), les zones du réseau concernées par ce plan, les délais et les principales étapes de réalisation.

48 Au global ce plan de traitement des nœuds urbains saturés représente un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Île-de-France), associant État, collectivités locales ou SNCF. L'État prévoit d'y contribuer à hauteur de 1,3 Md€.

49 *Priorité n° 3 – Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux*

50 Dans de nombreux territoires, de la qualité d'une route nationale, tout comme d'ailleurs de celle d'une route départementale, dépend l'accessibilité d'une ville ou d'une région et, partant, son attractivité pour les acteurs économiques ou les conditions de l'accès aux pôles d'activité ou aux services publics. Or, parmi ces territoires, nombreux sont également ceux qui attendent, parfois depuis plusieurs décennies, une amélioration de la qualité de ces routes nationales nécessaires à leur désenclavement, avec des travaux étalés sur plusieurs générations de contrats de plan État-région et dont l'achèvement apparaît lointain.

51 Si le trafic reste modéré, le Gouvernement considère ces routes comme essentielles pour l'aménagement du territoire. Il est devenu nécessaire et urgent d'agir : l'État prévoit donc de porter un programme concernant une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des contrats de plan État-région, pour un montant total de 1 Md€ sur 10 ans, destinés à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national de villes moyennes et de territoires ruraux notamment en termes de sécurité et de niveau de service.

52 Il s'agit d'opérations très concrètes sur les itinéraires existants pour la qualité de vie dans les territoires concernés : déviations courtes, aménagements de traversées d'agglomérations, de créneaux de dépassement, de rectifications de virages ou des aménagements de carrefours. Sur ces itinéraires en effet, plutôt que reporter de manière répétée une mise complète à 2x2 voies, il est souvent préférable de privilégier de tels aménagements ponctuels mais dont la mise en œuvre peut être rapide.

53 Cette priorité ne sera pas réalisée au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER, notamment sur les axes les plus structurants et les plus chargés en matière de trafic, qui se poursuivront et qui, en complément des projets routiers spécifiques tels que décrits dans la partie II du présent rapport, contribueront à une desserte efficace des territoires.

54 Ce programme de désenclavement routier s'inscrit dans une politique plus large de renforcement de la cohésion des territoires, à travers le ferroviaire (grandes lignes TET, lignes de desserte fine des territoires) ou l'aérien (LAT), en métropole et dans les territoires d'outre-mer.

55 Les investissements pour l'outre-mer sont intégrés à la fois dans le cadre des contrats de Plan État-régions ou de contrats spécifiques établis avec les collectivités (notamment les contrats de convergence). Débattus dans le cadre des assises de l'outre-mer, ils portent en priorité sur les aménagements des réseaux routiers nationaux structurants et les ports.

56 *Priorité n° 4 – Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie.*

57 La mobilité du quotidien connaît aujourd'hui de très nombreuses mutations sous l'effet de la prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active, sous l'effet du développement des comportements collaboratifs que rend possible la digitalisation de la société, des innovations technologi-

ques et l'essor de nouveaux engins de déplacement. Dans le même temps, les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus.

58 En zone dense, l'État privilégiera, notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion (gestion dynamique du trafic, voies réservées, etc.) et accompagnera les collectivités dans leurs projets (péages urbains ou positifs, actions de promotion du covoiturage).

59 À cet effet, l'État prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 milliard d'euros engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes :

60 – 600 M€ pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en commun, avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville ;

61 – 50 M€ pour accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés ;

62 – 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

63 Par ailleurs, l'adaptation des infrastructures de transport aux besoins de nouvelles technologies, au-delà des expérimentations et des opérations pilotes, est un enjeu essentiel pour la performance future des réseaux et l'attractivité de la France.

64 En complément les transports continueront à s'inscrire dans les programmes d'investissement dédiés à l'innovation pour accompagner les développements industriels tels que les véhicules autonomes ainsi que les carburants et énergies alternatifs.

65 *Priorité n° 5 – Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises*

66 Le Gouvernement porte une ambition forte en matière de rééquilibrage modal dans les transports de marchandises, mais aussi pour conforter nos places portuaires dans la concurrence mondiale.

67 Avec cette programmation, les investissements doivent ainsi permettre de soutenir le développement de nos ports et élargir leur hinterland par des connexions ferroviaires et fluviales performantes et par ailleurs de renforcer l'efficacité des offres ferroviaires et fluviales sur les axes stratégiques. L'État investira ainsi 1 Md€ dans les 5 ans, et 2,3 Md€ sur la décennie.

68 L'État soutient ainsi les programmes d'investissements des grands ports maritimes, particulièrement au travers de son engagement dans les contrats de plan État-région ou les contrats de convergence dans les territoires ultra-marins et renforce son soutien au développement des solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroutage, pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables.

69 Ces investissements sont complétés par la poursuite des travaux en matière de réduction du bruit ferroviaire (infrastructure et matériel), mais aussi de mise à niveau des réseaux capillaires fret et des voies de services.

70 En complément de ces investissements, l'État confirme par ailleurs la poursuite de son soutien aux opérateurs de transport combiné pour compenser les coûts de manutention lors des ruptures de charges.

### 71 III. – L'achèvement des grands itinéraires routiers, ferroviaires et fluviaux

72 La présente programmation des investissements prévoit d'augmenter de 40 % les dépenses d'investissement sur cette période, et de consacrer de manière prioritaire les ressources aux 5 programmes précédents.

73 Tout en tenant compte de ces cinq priorités, l'État ne renonce pas pour autant aux projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines (amélioration d'itinéraires existants, lignes ou sections nouvelles, matériel roulant, etc.) et aux projets de compléments ponctuels du maillage autoroutier (en particulier pour des enjeux de sécurité routière, de désenclavement et de congestion).

74 Pour répondre à ces projets dans le cadre d'une programmation sincère, l'État s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans le rapport qu'il a remis en février 2018. Dans ses recommandations, le COI préconise une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien.

75 Parmi les trois scénarios présentés par le COI, l'État privilégie pour les grands projets le scénario 2, dont la liste et la programmation des opérations sont fixées par le tableau 6 du rapport du COI du 1<sup>er</sup> février 2018, en cohérence avec les priorités de la présente loi. Les besoins de ce scénario au cours des dix prochaines années sont compatibles avec les ressources disponibles, dans le respect des cinq priorités énoncées précédemment.

76 Ces ressources permettent, à terme, de prévoir la mise en œuvre, selon un calendrier adapté, des projets prévus par le scénario 3 puis de réévaluer, dans le cadre du COI, les projets pour lesquels aucun financement n'a été prévu sur la période 2019-2037.

77 C'est donc sur les bases de ce scénario 2 que la réalisation des infrastructures se fera et que le budget de l'AFITF sera construit au cours des prochaines années.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 625 rectifié *bis*, présenté par MM. Bérit-Débat et Dagbert, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévaille et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certainais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Afin d'assurer le financement des investissements de l'État dans les infrastructures de transport pour la période 2019-2037 prévus par la présente loi, le Gouvernement lève un emprunt à moyen et long termes pour

couvrir à due concurrence l'écart entre les dépenses prévues par la trajectoire fixée par la présente loi et les ressources actuellement identifiées pour les financer.

La parole est à M. Claude Bérít-Débat.

**M. Claude Bérít-Débat.** Au travers de cet amendement, nous proposons que l'État lève un emprunt à moyen et long terme afin de financer les investissements dans les infrastructures prévus par le projet de loi.

Madame la ministre, vous avez fait le choix de ne pas financer de nouvelles infrastructures sans avoir, au préalable, identifié les nouvelles ressources nécessaires, taxes ou impôts. Dont acte, mais il est déjà largement douteux que ces ressources soient au niveau envisagé, puisqu'il manquera 500 millions d'euros par an à l'Afitf à partir de 2020. La commission du développement durable du Sénat a dû sanctuariser l'affectation à l'Afitf du produit de l'augmentation de la TICPE prévue par la loi de finances pour 2015.

Malgré cela, les ressources pérennes et assurées sont encore largement insuffisantes pour que puissent être atteints les objectifs fixés par la programmation du scénario n° 2 proposé par le Conseil d'orientation des infrastructures. Et que dire des projets prévus dans le cadre du scénario n° 3, désormais pris en compte dans le rapport annexé ?

Parmi les solutions envisagées figurait la création d'une vignette pour les poids lourds, mais les amendements que nous avons déposés en vue de la mise en place d'une telle taxe ont subi le couperet de l'article 40. Nous trouvons des recettes pour que l'État puisse financer sa politique de transports, et l'on nous reproche de créer des charges nouvelles pour l'État... C'est à n'y rien comprendre !

Plusieurs raisons militent donc en faveur de la levée d'un emprunt à long terme pour financer les infrastructures dans un contexte particulièrement difficile, sur fond de crise des « gilets jaunes » et de montée de l'intolérance à l'impôt.

Madame la ministre, comme vous le savez, les taux d'intérêt des obligations d'État sont aujourd'hui extrêmement bas : ils sont d'environ 0,5 % à dix ans, de moins de 1 % à vingt ans et de quelque 1,5 % à trente ans. Ils n'ont jamais été aussi bas. Ils demeurent inférieurs à l'inflation, qui devrait d'ailleurs augmenter un peu et rendre encore plus faible, en termes réels, le coût des emprunts, y compris à moyen et long terme. Tous les indicateurs sont aujourd'hui au vert. Selon la Banque de France, la charge de la dette devrait baisser, en 2021, de près de 10 milliards d'euros.

Notre amendement s'inscrit bien dans une logique de « déficit sans pleurs », pour reprendre la belle expression d'un grand économiste, Jacques Rueff. Cet emprunt serait quasiment indolore pour le budget de l'État et pourrait avoir un effet de relance de l'économie, ce qui, dans le contexte actuel de ralentissement de la croissance, serait appréciable. C'est précisément dans ce contexte de ralentissement que l'on observe, aux dires de certains économistes, que les mesures prises pour répondre à la crise des « gilets jaunes » auraient permis un léger effet de relance de l'économie. Il faut continuer dans cette voie. Il est particulièrement utile, dans une conjoncture de croissance atone, de relancer l'investissement, notamment dans les infrastructures de transports, qui ont un effet structurant sur les territoires et font sens pour la société.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission est défavorable à cet amendement, sur lequel vous avez beaucoup travaillé, mon cher collègue.

Sur la question du financement, nous avons eu l'occasion d'exprimer notre déception devant le manque de ressources pour mettre en œuvre les ambitions affichées par ce projet de loi. Nous avons souhaité rétablir une part de TICPE affectée à l'Afitf acceptable, en la fixant à 1,2 milliard d'euros, et nous ne désespérons pas que cette part croisse dans les années à venir, afin de tendre, au-delà du scénario n° 2, vers le scénario n° 3.

Beaucoup de propositions ont été faites en matière de financement. Nous ne sommes pas favorables à un emprunt, même si les taux d'intérêt sont faibles. Nous espérons que, demain, le Gouvernement pourra nous proposer des financements suffisants pour faire face aux enjeux sur l'ensemble de notre territoire.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je comprends votre souhait que le financement soit bouclé. Je confirme l'engagement du Gouvernement de dégager une ressource supplémentaire, à hauteur de 500 millions d'euros par an à partir de 2020. Nous allons prendre le temps d'examiner toutes les propositions issues du grand débat avant de trancher.

Ce que vous proposez, monsieur le sénateur, revient finalement à financer les projets par un endettement de l'Afitf. Or on a déjà trop eu recours à cette méthode consistant à prendre des décisions d'investissement sans en assurer le financement. Ainsi, comme je l'ai déjà indiqué, à ma prise de fonctions, j'ai trouvé 10 milliards d'euros d'engagements non financés. Je ne pense pas que ce soit une bonne solution d'aller dans ce sens. Je redis la détermination du Gouvernement à répondre à la nécessité de trouver une ressource supplémentaire à hauteur de 500 millions d'euros par an. L'avis est défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

**M. Roger Karoutchi.** Le Grand Paris Express est l'exemple type du projet financé par l'emprunt. On a chargé la Société du Grand Paris d'emprunter sur le marché bancaire les 20, 25 ou 30 milliards d'euros nécessaires, étant entendu que les emprunts sont adossés à des taxes supplémentaires supportées par les Franciliens et les entreprises franciliennes, probablement pour une durée de cinquante ans.

Ce qui me gêne avec cet amendement, c'est que l'emprunt en question sera de fait adossé à du déficit budgétaire supplémentaire. Même si je déplore les dérives du financement du Grand Paris Express, le modèle est plus équilibré : ce sont les Franciliens, futurs bénéficiaires de l'infrastructure, qui paient. Je préférerais qu'ils paient moins, mais le schéma assez logique ! En revanche, demander la levée d'un emprunt sans préciser comment il sera remboursé revient en réalité à alourdir encore la dette de la France, qui est déjà considérable. Mieux vaut cesser d'ajouter des dettes aux dettes.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

**M. Michel Dagbert.** J'entends bien les arguments qui viennent d'être avancés par notre collègue Karoutchi, mais, en l'occurrence, il s'agit d'une dette que je qualifierai de vertueuse, dans la mesure où elle a vocation à permettre l'accélération de la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures, dont chacun, ici, s'accorde à reconnaître qu'elles n'ont que trop tardé à voir le jour.

J'insiste sur les effets positifs qu'aurait cet emprunt, y compris sur l'économie réelle, qui a souffert de la baisse du rythme des investissements d'un certain nombre de collectivités territoriales. Compte tenu des éléments avancés par



notre collègue Claude Bérit-Débat, notamment sur la base de constats faits par des économistes, il nous apparaît que cette solution d'un recours à l'emprunt est crédible dans la perspective de favoriser une accélération de la réalisation d'infrastructures.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

**M. Olivier Jacquin.** Nous apprécions tous, je crois, l'esprit de concorde qui prévaut pour l'examen de ce texte.

Mme la ministre le reconnaît elle-même, on manque de financements. M. le rapporteur a proposé, en commission, d'affecter une part plus grande de TICPE à l'Afitf, ce qui nous a tous enthousiasmés. Néanmoins, il manque toujours des financements. Nous sommes confrontés au défi du réchauffement climatique: comment ne pas évoquer des mécanismes simples et sains, que de très nombreux pays ont mis en œuvre tranquillement, dans un esprit de justice fiscale, pour faire en sorte que ce qui pollue soit plus coûteux que ce qui ne pollue pas?

C'est une question de bon sens et de fonctionnement économique vertueux. Par exemple, tenir compte des externalités négatives permettrait de corriger un certain nombre de dysfonctionnements. Il n'est pas normal qu'il coûte moins cher de traverser la France en avion qu'en train, sachant que le bilan carbone du transport aérien est exécrable et que personne ne comprend que ce mode de transport ne soit pas davantage fiscalisé. Dans le même ordre d'idées, demeurant à proximité du Luxembourg, je subis le passage de cohortes de camions étrangers qui vont s'approvisionner en carburant de l'autre côté de la frontière, avant de traverser la France et de refaire le plein en Espagne... Cette situation est tout à fait injuste! Il faudrait, monsieur le rapporteur, trouver le bon mécanisme pour discriminer négativement la circulation de ces poids lourds.

Monsieur Karoutchi, vous avez évoqué le Grand Paris Express. Nous proposerons ultérieurement un amendement tendant à ouvrir aux collectivités territoriales la faculté de lever un complément soit de taxe d'aménagement, soit de droits d'enregistrement pour contribuer au financement des grandes infrastructures: il s'agit de viser les plus-values immobilières privées réalisées autour d'infrastructures telles que les gares. Cette proposition va, elle aussi, dans le sens de la justice fiscale.

Le grand emprunt que nous proposons de lever servirait à financer non pas des dépenses de fonctionnement, mais la transition écologique, au travers d'investissements de long terme. Cela me paraît relever du bon sens.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour explication de vote.

**M. Jean-Michel Houllégatte.** Nous sommes dans une société du mouvement, de l'accélération des flux, matériels ou immatériels. On parle beaucoup, à l'heure actuelle, du désenclavement numérique et de la circulation des flux immatériels à propos du plan très haut débit. N'oublions pas que notre économie moderne, issue de la révolution industrielle, est fondée sur l'échange, avec le célèbre « laisser faire, laisser passer ». La France du XIX<sup>e</sup> siècle a investi dans un réseau ferré qui a complètement dynamisé l'économie à l'époque. Au XXI<sup>e</sup> siècle, la mobilité est asphyxiée à tous égards, congestionnée. Je suis persuadé qu'investir dans la mobilité, c'est investir dans la croissance.

Pour réaliser le canal Seine-Nord Europe, il faudra aussi, à un moment donné, recourir à l'emprunt, gagé sur les redevances versées par ceux qui bénéficieront de ce nouvel

axe structurant. N'ayons donc pas peur de l'emprunt à partir du moment où il permet de stimuler la croissance et assure un retour sur investissement.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

**M. Ronan Dantec.** Dans sa lettre où il explicite sa vision de l'Europe, le Président de la République évoque la création d'une banque européenne du climat. S'il veut une banque, c'est, logiquement, qu'il veut pouvoir emprunter. On peut lire entre les lignes que le Président de la République a, comme nous tous, bien compris que, si l'on veut tenir les engagements sur le climat, on ne pourra rester dans le cadre de l'orthodoxie financière. C'est aussi ce que nous a dit Pierre Larrourou, à l'occasion d'un exposé qui a beaucoup impressionné les sénateurs présents, de toutes sensibilités politiques.

Une difficulté tient au fait que l'amendement ne précise pas que l'emprunt devra servir à financer uniquement des infrastructures permettant de lutter contre le changement climatique. Or Dieu sait que certaines infrastructures ont un impact négatif à cet égard! Dans cette perspective, ce sont principalement des infrastructures ferroviaires qu'il convient de financer, et l'on ne pourra le faire que par l'emprunt. On n'y arrivera pas en restant dans le cadre de l'orthodoxie financière!

Le dispositif de l'amendement est peut-être trop large, mais il a le mérite de poser une question politique. On a le sentiment que le Président de la République, dans le cadre des conclusions du grand débat et de la préparation de la campagne pour les élections européennes, est en train de faire un pas dans ce sens. Y reviendrons-nous lors de la discussion du projet de loi de finances? En tout cas, il est bon de lancer dès maintenant le débat. C'est une évidence, nous ne pourrions pas tenir nos objectifs en matière de climat sans procéder à des investissements massifs.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Claude Bérit-Débat, pour explication de vote.

**M. Claude Bérit-Débat.** Je voudrais appeler en renfort un économiste, Jean Pisani-Ferry, qui a exercé une certaine influence auprès du Président de la République. Permettez-moi de le citer:

« On regardera sans doute demain comme un grand paradoxe que, par manque de crédibilité et de confiance mutuelle, des États qui empruntaient à 0,7 % dans un contexte de croissance nominale de 3 % n'aient pas davantage tiré parti d'une fenêtre aussi exceptionnelle. [...] La dette publique française frôle aujourd'hui 100 % du produit intérieur brut du pays. Il est inévitable et salutaire que l'approche de ce seuil suscite un débat. Sommes-nous en danger? Quelles stratégies adopter pour réduire la dette? Commençons par l'évidence: il n'y a pas de risque immédiat. Nous sommes toujours dans une période de déficits sans pleurs parce que l'État français emprunte sur dix ans à un taux nettement inférieur à 1 %, qui ne compense même pas l'inflation. Tendanciellement, si cela continue, la charge des intérêts représentera moins de 1 point de PIB, comme à la fin des années 1970, lorsque la dette ne pesait que 20 % du PIB. Certes, les taux vont remonter, mais sans doute lentement et, surtout, la maturité moyenne de la dette est de plus de sept ans. Quand bien même la normalisation serait brutale, l'impact sur la charge annuelle d'intérêts demeurera graduel. »

Merci à Jean Pisani-Ferry! (*Sourires et applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

**M. Pascal Savoldelli.** Les auteurs de cet amendement relatif aux infrastructures de transport nous proposent de contracter un emprunt à moyen et long terme, ce qui ouvre un débat légitime sur l'opportunité d'un tel emprunt. Comment se fait-il, mes chers collègues, que lorsque nous proposons de nationaliser les autoroutes, on nous réponde, sur à peu près toutes les travées, que lever un emprunt à long ou moyen terme pour ce faire était impossible? Il y a là une légère contradiction, pour ne pas dire plus, chers collègues de gauche!

Roger Karoutchi a évoqué l'emprunt sous l'angle de l'alourdissement de la dette, avec l'esprit de responsabilité que nous lui connaissons tous et que nous partageons. Mais la nationalisation des autoroutes aurait aussi procuré des recettes! Chers collègues de gauche, il y a une leçon politique à tirer de cette discussion. Il ne peut pas y avoir deux poids, deux mesures suivant les sujets! Il faut aller jusqu'au bout du raisonnement, de la logique: on ne doit pas craindre davantage d'emprunter à moyen et long terme pour la nationalisation des autoroutes que pour le financement d'infrastructures.

Cela étant dit, je voterai l'amendement.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 625 rectifié *bis*.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 603 rectifié, présenté par MM. Jacquin, Dagbert et Bérít-Débat, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévillè et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé:

Rapport annexé, après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé:

Dans l'année suivant la promulgation de la présente loi, les contrats prévus aux articles L. 2102-5, L. 2111-10 et L. 2141-3 du code des transports sont actualisés pour tenir compte notamment de cette programmation. Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le rapport stratégique d'orientation mentionné à l'article L. 2100-3 du même code est amendé pour préciser les conditions techniques et financières de réalisation des investissements ferroviaires jusqu'en 2026, notamment les contributions publiques correspondantes.

La parole est à M. Olivier Jacquin.

**M. Olivier Jacquin.** Il s'agit de préciser la notion d'investissement dans le ferroviaire.

Le rapport annexé vise à définir « de manière opérationnelle » la stratégie établie par la loi. Pour gagner en précision, cet amendement tend à mettre en cohérence ce document avec les fameux contrats de performance du groupe SNCF, censés « garantir la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire ». Ainsi, nous serons beaucoup plus précis quant aux moyens dont sera ensuite doté SNCF Réseau pour mettre en œuvre son plan d'investissement à dix ans.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Ces contrats qui lient l'État aux établissements publics cités sont conclus pour dix ans et réactualisés tous les trois ans. De fait, il ne paraît pas utile de préciser au tout début de la programmation, qui porte sur l'ensemble des réseaux d'infrastructures, que ces contrats devront être amendés. Le rapport annexé et la trajectoire fixée par la loi que nous aurons votée s'imposeront naturellement à eux. Ils devront être actualisés en conséquence. La commission émet un avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** À la suite du nouveau pacte ferroviaire, nous allons ajuster le dispositif contractuel, puisqu'il y aura désormais un contrat entre l'État et SNCF Réseau et un contrat entre l'État et Gares & Connexions. Un nouveau contrat sera préparé au moment de la mise en place de la nouvelle organisation, qui interviendra au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Ces contrats tiendront naturellement compte de la programmation des infrastructures.

Cet amendement étant satisfait, j'en demande le retrait. Sinon, l'avis sera défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

**M. Olivier Jacquin.** Je voudrais apporter une précision. La situation de SNCF Réseau s'aggrave, dans la mesure où le début du désendettement n'est prévu que pour 2020. Pour l'heure, l'endettement tend à s'alourdir. Le ministère de l'économie et des finances est extrêmement sévère à l'égard de SNCF Réseau, peut-être parce qu'il trouve cet endettement trop important. Un certain nombre de mesures de détail viennent pénaliser SNCF Réseau. Pour conforter sa situation et ne pas défavoriser le ferroviaire, nous proposons de préciser ce contrat, afin d'éviter tout dévoiement ou dérive. Cela sécuriserait tout le monde.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 603 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 112, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé:

Rapport annexé, alinéa 12

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés:

Elle suppose l'affectation à l'AFITF de ressources complémentaires. Parmi ces ressources, est étudiée prioritairement la mise en place d'une taxe poids lourds afin de revenir sur l'avantage concurrentiel de la route dont les usagers ne paient pas les infrastructures. La possibilité de mise en œuvre d'une taxe sur les transactions financières ainsi que les places de stationnements annexés aux locaux commerciaux est également étudiée.

Afin d'encourager le report modal et le financement des infrastructures, les exonérations fiscales et sociales au bénéfice des poids lourds sont réévaluées et progressivement supprimées.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

**Mme Éliane Assassi.** Je le redis, nous sommes très satisfaits de l'évolution du texte en ce qui concerne les financements de l'AFITF. Cependant, le texte de la commission ne mentionne qu'un seul financement nouveau, sans plus de précisions.

Notre amendement vise donc à préciser que plusieurs sources nouvelles de financement sont nécessaires. Nous proposons ainsi de rétablir la taxe poids lourds, pour en finir avec l'avantage concurrentiel déloyal dont bénéficie la route par rapport au rail pour le transport de marchandises. Comment réorienter le transit vers les voies de transport les plus vertueuses écologiquement si les usagers de la route continuent de ne pas financer les infrastructures, contrairement à ceux des autres modes de transport ? Il s'agit simplement, conformément au droit européen, de mettre en place une fiscalité juste socialement et écologiquement, une fiscalité qui nous semble bien plus juste que l'augmentation des prix à la pompe et de la TICPE.

Le précédent gouvernement, empêtré dans un montage juridique et financier intenable, avait reculé, mais nous considérons que la question est toujours posée et qu'emprunter cette voie permettrait d'apporter à l'Afitf des subsides complémentaires intéressants.

Nous évoquons aussi d'autres pistes de financement, telle la création d'une taxe additionnelle sur les transactions financières ou d'une taxe sur les parkings des supermarchés, qui participent d'un modèle d'aménagement urbain gourmand en terres et source de besoins de mobilité.

Enfin, nous souhaitons que soient réévaluées, dans le cadre d'une réforme globale de la fiscalité des transports, les exonérations fiscales dont bénéficie le secteur routier, qui coûtent extrêmement cher – l'exonération de TICPE coûte ainsi 1,6 milliard d'euros par an –, pour tendre vers un usage des deniers publics plus utile socialement et écologiquement.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Nous avons déjà eu l'occasion de nous exprimer sur le manque de financements ; je n'y reviendrai pas.

Les taxes que vous proposez d'instituer donneraient quitus à l'État de ne pas mobiliser, *via* la TICPE, dont le produit s'élève à 17 milliards d'euros, les ressources existantes. Je le rappelle, il suffirait de porter à 1,5 milliard ou 1,8 milliard d'euros, contre 1,2 milliard d'euros actuellement, la part du produit de la TICPE affectée à l'Afitf pour résoudre la question du financement.

Je soulignerai que les sociétés d'autoroutes contribuent au financement de l'Afitf à hauteur de 52 %, au travers de la redevance domaniale et de la taxe d'aménagement du territoire.

Concernant les ressources, j'ai moi aussi de très bonnes idées, que je soumets au Gouvernement. Sans me lancer dans un concours Lépine de la taxe ou de l'imposition, je signale qu'il y aura bientôt une taxation des GAFAs : pourquoi ne pas affecter une partie de la recette au financement des mobilités ? De même, pourquoi ne consacrerait-on pas une part du produit de la privatisation annoncée d'Aéroports de Paris au financement des infrastructures ?

**Mme Éliane Assassi.** Arrêtez la construction du Charles de Gaulle Express ! (*Sourires.*)

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** L'avis de la commission est défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** On peut en effet lancer un concours de créativité fiscale, mais, vous l'aurez compris, le Gouvernement ne souhaite pas trancher avant d'avoir pris connaissance les propositions issues du grand débat.

Madame Assassi, le transport routier emploie 400 000 salariés. Il faut avoir conscience que nous ne vivons pas dans un monde fermé. Si l'on supprimait les exonérations fiscales dont bénéficie le transport routier en France, on créerait une distorsion de concurrence au profit de ces fameux poids lourds étrangers qui traversent notre pays sans y faire le plein ni acquitter aucune fiscalité.

J'ajoute que la rédaction de cet amendement pourrait laisser penser que le fret ferroviaire, lui, paie les infrastructures qu'il utilise. Je confirme qu'il en paie à peine le coût marginal, compte tenu de la subvention versée par l'État. Il n'y a donc pas non plus de distorsion en ce sens.

Pour l'ensemble de ces raisons, j'émet, au nom du Gouvernement, un avis défavorable sur l'amendement n° 112.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Daniel Chasseing, pour explication de vote.

**M. Daniel Chasseing.** La suppression de l'exonération de TICPE provoquerait la faillite d'une grande partie de nos entreprises de transport, qui sont soumises à des charges beaucoup plus fortes que leurs concurrentes étrangères et doivent composer avec un prix du gazole nettement supérieur à ce qu'il est en Espagne, au Luxembourg ou même en Allemagne.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

**M. Pascal Savoldelli.** Madame la ministre, si vous voulez que nous parlions des niches fiscales, il nous faudra plus de deux minutes ! Cela étant, le sujet est intéressant. J'avais dit à votre collègue Gérald Darmanin qu'il serait beaucoup plus juste de parler de dépenses fiscales, plutôt que de niches fiscales.

En commission des finances, nous sommes tombés d'accord, toutes sensibilités politiques confondues, pour examiner l'ensemble de ces dépenses fiscales : on trouvera de l'argent, celui qui a été aveuglément dépensé au cours des quinquennats précédents, avec par exemple le CICE, la niche Copé pour les cessions de titres ou le régime d'intégration, qui a coûté 16,4 milliards d'euros pour 120 000 entreprises...

Au sortir du grand débat, cela intéressera nos concitoyens de connaître la nature et le volume de ces dépenses fiscales au bénéfice des particuliers et des entreprises, en faisant la distinction entre les TPE et PME, d'une part, et les grands groupes, d'autre part, y compris les GAFAs. Vraiment, nous sommes tout disposés à faire une revue de l'ensemble de ces niches fiscales, qui représentent de fait des recettes soustraites à l'État ! Nous nous inscrivons ainsi dans une démarche constructive.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 112.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** L'amendement n° 113 rectifié, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 15

Après le mot :

modal

insérer le mot :

prioritairement



et après le mot :

autopartage...)

insérer les mots :

lorsqu'il n'existe pas d'alternative dans des conditions satisfaisantes par les transports collectifs

La parole est à Mme Éliane Assassi.

**Mme Éliane Assassi.** Cet amendement est défendu.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 113 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 895, présenté par MM. Bouloux, Morisset, Mouiller, Gabouty et Fouché et Mme Perol-Dumont, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 19

Après les mots :

réseaux routiers,

insérer les mots :

notamment par l'aménagement des voies existantes en deux voies dans chaque direction,

La parole est à M. Yves Bouloux.

**M. Yves Bouloux.** Cet amendement vise à préciser la notion de modernisation dans le cas des réseaux routiers nationaux, s'agissant des axes régulièrement saturés et donc dangereux.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Nous avons déjà eu un débat sur le sujet. L'alinéa 52 précise les aménagements envisagés. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis défavorable.

**Mme la présidente.** Monsieur Bouloux, l'amendement n° 895 est-il maintenu ?

**M. Yves Bouloux.** Non, je le retire, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 895 est retiré.

L'amendement n° 114, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé

I. – Alinéa 21

1° Après le mot :

routier

insérer les mots :

et ferroviaire

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les lignes ferroviaires classiques y contribueront, grâce au développement du réseau d'Intercités de nuit et de jour ;

II. – Alinéa 49, après le mot :

routier

insérer les mots :

et ferroviaire

La parole est à M. Guillaume Gontard.

**M. Guillaume Gontard.** L'article 1<sup>er</sup> A fixe les priorités de l'État en matière d'infrastructures, dans le cadre d'une vision de long terme. Il s'agit de définir les objectifs et les moyens à allouer dans cette perspective.

Nous considérons que la définition même de ces objectifs et, surtout, des programmes d'investissement prioritaires qui leur sont adossés reste limitée et lacunaire. En particulier, le troisième des cinq programmes d'investissement prioritaire restreint la problématique du désenclavement des villes moyennes et des régions rurales à un désenclavement routier, ce qui ne nous semble pas satisfaisant. Nous proposons donc de parler de désenclavement routier et ferroviaire, puisque le désenclavement des territoires passe également par le rail à nos yeux.

Certes, cette question est en partie traitée au travers du deuxième programme, qui concerne les nœuds ferroviaires, mais nous estimons qu'il est nécessaire d'y faire référence explicitement à propos de l'enjeu du désenclavement. Nous pensons en effet que, pour lutter contre les fractures territoriales, il est essentiel de régénérer les « petites lignes », les lignes du quotidien, et de permettre ainsi de maximiser l'usage du réseau existant pour améliorer la mobilité sans artificialiser de nouvelles surfaces par la construction d'infrastructures. À ce titre, les trains Intercités sont de puissants leviers d'aménagement du territoire.

Nous proposons donc simplement, par cet amendement, de faire figurer, parmi les enjeux du désenclavement des territoires ruraux, le développement du ferroviaire.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Nous avons déjà eu ce débat à propos de l'article 1<sup>er</sup> A. Le programme d'investissement prioritaire en question porte sur l'aménagement du réseau routier existant, à hauteur de 1 milliard d'euros sur dix ans. Le ferroviaire est cité au titre des autres objectifs, comme le premier ou le troisième. Avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Avis défavorable.

Je le redis, nous allons investir 3,6 milliards d'euros par an pour remettre en état le réseau ferroviaire, et 3,7 milliards d'euros pour renouveler l'ensemble des trains Intercités, la programmation de l'Afitf prévoyant, cette année, 2,5 milliards d'euros pour financer tout le reste.

**M. Pascal Savoldelli.** Avec quel argent ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Ceux qui siègent à l'Afitf peuvent le confirmer : 3,7 milliards d'euros seront consacrés au renouvellement de l'intégralité des trains d'équilibre du territoire. C'est un investissement considérable ! Nous faisons largement plus pour le ferroviaire que pour le routier.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

**M. Guillaume Gontard.** J'entends vos annonces, madame la ministre, mais, pour l'heure, elles ne sont pas financées. Sinon, nous n'aurions pas eu la discussion que nous venons d'avoir sur le financement de l'Afitf !

Par ailleurs, en matière de désenclavement, pourquoi mentionne-t-on systématiquement le routier, et pas le ferroviaire ? Le désenclavement devrait passer en priorité par le ferroviaire.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 114.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 468 rectifié, présenté par Mmes Laborde et M. Carrère, MM. Artano, Roux, Gold et Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Rapport annexé

I. – Alinéa 21

Compléter cet alinéa par les mots :

et de montagne

II. – Alinéa 36, première phrase

Après les mots :

du réseau structurant

insérer les mots :

, notamment celui des trains d'équilibre du territoire et des trains d'aménagement du territoire,

III. – Alinéa 49

Remplacer les mots :

et des territoires ruraux

par les mots :

des territoires ruraux et de la montagne

IV. – Alinéa 52, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que des travaux de sécurisation pour éviter les accidents dus aux risques naturels majeurs tels que les éboulements de terrain, ou les chutes de blocs

La parole est à Mme Josiane Costes.

**Mme Josiane Costes.** Cet amendement vise à inscrire diverses précisions dans le rapport annexé, afin de mettre en exergue des éléments importants pour les territoires de montagne.

Ainsi, la référence à la montagne figurant dans la rédaction des alinéas 18 et 44 trouve sa justification dans la spécificité « montagne » reconnue par la loi modifiée n° 85-30 du 9 janvier 1985.

L'indication, à l'alinéa 32, que l'État reprendra une politique d'investissement dans les trains d'équilibre du territoire et les deux trains d'aménagement du territoire – les trains de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez – permet d'envisager la possibilité de mettre en place d'autres trains de nuit sur de nouvelles liaisons, pour desservir les Pyrénées, par exemple, et, pourquoi pas, le cœur du Massif central. Aurillac était desservi par un train de nuit qui a été supprimé en 2013. Cela a contribué à aggraver encore, de façon très importante, notre enclavement.

Enfin, le complément rédactionnel, à l'alinéa 47, a pour objet de rappeler que les travaux d'entretien, de sécurisation et de modernisation du réseau routier national concernent également d'importants ouvrages de prévention des risques naturels, particulièrement nécessaires en zone de montagne.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement a en fait deux objets. Le premier est de compléter, comme à l'article 1<sup>er</sup> A, la notion de « territoires ruraux » par celle de « territoires de montagne ». Là encore, cela ne me semble pas opportun, pour les mêmes motifs. Le second est de préciser que l'État investira pour les TET, ce que la commission a déjà prévu à l'alinéa 36.

Je demande le retrait de cet amendement. Sinon, l'avis sera défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Même avis.

**Mme la présidente.** Madame Costes, l'amendement n° 468 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Josiane Costes.** Oui, je le maintiens, madame la présidente.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 468 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente.

La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à vingt heures, est reprise à vingt et une heures trente, sous la présidence de M. Philippe Dallier.)*

#### PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE DALLIER vice-président

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

Nous poursuivons la discussion du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités.

Dans la discussion du texte de la commission, nous en sommes parvenus, au sein du rapport annexé à l'article 1<sup>er</sup> A, à l'amendement n° 116.

#### Rapport annexé (suite)

**M. le président.** L'amendement n° 116, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 23

Compléter cet alinéa par les mots :

en définissant un cadre social et fiscal qui permette d'en finir avec l'avantage concurrentiel de la route

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

**M. Pascal Savoldelli.** Cet amendement vise à apporter un complément rédactionnel.

Par cohérence avec notre amendement n° 112, nous souhaitons que l'exigence de report modal repose également sur la définition d'un cadre social et fiscal qui permette d'en finir avec l'avantage concurrentiel dont bénéficie la route par rapport au rail et au fluvial.

En effet, depuis de nombreuses années, les gouvernements successifs ont choisi, en matière de transport terrestre de marchandises, de favoriser systématiquement la route, ce qui fait dire à de nombreux acteurs qu'il n'y a jamais eu aucune véritable volonté de soutenir le fret ferroviaire ou fluvial.

Depuis des décennies, tout est mis en œuvre pour favoriser à outrance le transport routier. Non seulement celui-ci ne s'acquitte pas du prix normal, mais, en plus, il est subventionné : exonération partielle de taxes pétrolières, abaissement de la taxe à l'essieu, tarifs des péages autoroutiers sans rapport avec l'usure causée par la circulation des camions, allègement des charges sociales, recours aux travailleurs détachés... On le voit bien, tout a été fait pour faciliter le recours aux camions.

Ainsi, selon la direction générale des douanes et droits indirects, le différentiel de taxation entre l'essence et le gazole entraîne une perte de recettes fiscales qui s'élevait en 2011, tous utilisateurs confondus, à 6,9 milliards d'euros. Si l'on considère que, en 2015, 45 % du gazole a été consommé par le transport routier, cela implique que 45 % du cadeau fiscal lié à la différence de taxation entre l'essence et le gazole va aux transporteurs routiers. Même si, il faut le reconnaître, un rééquilibrage a eu lieu ces dernières années, le différentiel reste important : il est de l'ordre de 5 milliards d'euros, auquel s'ajoute l'exonération de TICPE dont bénéficient par ailleurs ces mêmes transporteurs.

De plus, comme d'autres entreprises, les transporteurs routiers ont largement bénéficié d'allègements, notamment au titre du CICE et du CIR, le crédit d'impôt recherche, dont le coût est, respectivement, de 20 milliards d'euros et 6,2 milliards d'euros.

Enfin, pour le plus grand profit des grands groupes de transport routier, la réglementation européenne a organisé un *dumping* social entre les travailleurs européens, au prétexte de la concurrence libre et non faussée.

**M. le président.** Il faut conclure !

**M. Pascal Savoldelli.** L'un des leviers, sur ce plan, est le cabotage.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Le texte vise à fixer une enveloppe de moyens destinés à renforcer le report modal dans le transport de marchandises, et non pas à définir un cadre social ou fiscal, comme vous le suggérez, mon cher collègue. Ce sont des moyens financiers et des investissements à la hauteur des enjeux qui permettront de favoriser le ferroviaire et le fluvial par rapport à la route.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je veux redire que le transport routier de marchandises représente 400 000 emplois en France.

Pour cette activité, il est indispensable de raisonner à l'échelle européenne, en termes tant de fiscalité sur les carburants que de cadre social s'appliquant aux chauffeurs routiers.

Comme vous le savez, lors d'un conseil « Transports », nous avons trouvé, à la fin de l'année dernière, un accord permettant d'appliquer la directive sur les travailleurs

détachés au transport routier. Pour ma part, je déplore que les groupes représentés au Parlement européen n'aient pas souhaité inscrire ce sujet à l'ordre du jour de leurs travaux.

Quoi qu'il en soit, je souligne que la France ne saurait mener une politique de nature à pénaliser ses entreprises par rapport à leurs concurrentes étrangères. C'est un point essentiel, au regard des nombreux emplois en jeu.

Vous l'aurez compris, je suis défavorable à cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

**M. Pascal Savoldelli.** Madame la ministre, vous auriez fait une excellente candidate à la tête de liste d'« En Marche » pour les élections européennes, mais, à en croire la presse, ce ne sera pas vous ! (*Sourires.*)

**Mme Éliane Assassi.** Ce sera pour plus tard !

**M. Pascal Savoldelli.** Cela peut encore changer, car les listes ne sont pas encore déposées !

Vous avez évoqué, à juste titre, les enjeux européens, mais n'oublions pas les profits réalisés par les grands groupes de transport routier. L'emploi est une question extrêmement importante, indéniablement, mais la réglementation européenne a organisé un *dumping* social entre travailleurs européens, dont le cabotage est l'un des leviers. Cette pratique permet à un transporteur étranger livrant en France d'effectuer, dans la foulée de cette livraison, trois opérations sur notre sol national, aux conditions financières de son lieu de départ... C'est cela, mes chers collègues, l'Europe de la concurrence libre et non faussée ! Votre argument relatif à la défense des 400 000 emplois du transport routier doit donc être considéré dans un esprit de sérieux et de responsabilité, madame la ministre, mais en en connaissant la limite au regard des opérations pouvant être réalisées par les transporteurs étrangers sur notre sol.

Pour ces raisons, nous invitons le Sénat à voter notre amendement, car il n'y aura pas de développement du fret ferroviaire sans remise en cause des politiques pro-route menées dans notre pays et relayées avec force à l'échelon européen.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 116.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 506 rectifié, présenté par Mme N. Delattre, MM. Artano et Roux, Mme Laborde, MM. Léonhardt, A. Bertrand, Corbisez et Collin, Mme Costes et MM. Guérini et Vall, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 23

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

À partir du 1<sup>er</sup> décembre 2020, le Gouvernement remet annuellement au Parlement un rapport relatif au financement et à la mise en œuvre de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transport.

La parole est à Mme Nathalie Delattre.

**Mme Nathalie Delattre.** Cet amendement vise à ce que les parlementaires puissent évaluer correctement tous les ans la programmation et, surtout, la réalisation des investissements de l'État dans les systèmes de transport.



S'il est adopté, nous pourrions avoir un regard sur les montants alloués à chaque programme d'investissement prioritaire. Cela nous permettra, en cas de besoin, de changer de trajectoire et de revoir notre copie.

Vous connaissez comme moi l'état de nos infrastructures ferroviaires, mes chers collègues. Comment peut-on encore accepter que les collectivités territoriales, souvent encouragées en ce sens par l'État, continuent à investir hors compétence dans des proportions qui sont tout sauf négligeables ?

En Nouvelle-Aquitaine, la région met les moyens sur le ferroviaire, d'autant plus que le président Rousset a toujours refusé de financer les infrastructures routières. Malgré cela, malgré les 1,4 milliard d'euros investis par le conseil régional, nos trains accusent deux fois plus de retards, du fait de la défaillance des infrastructures.

C'est pourquoi je demande que nous puissions mettre en œuvre un pacte ferroviaire régional. Il nous faut un plan ambitieux pour les lignes du quotidien. Comment peut-on exclure de toute solidarité nationale des lignes ferroviaires comme Bordeaux-Nantes, Limoges-Bordeaux ou même Limoges-Poitiers ? Ce sont des infrastructures structurantes pour notre pays !

Enfin, je souligne que la consommation des autorisations d'engagement de l'État dans le cadre des contrats de plan État-région est faible, tout particulièrement en Nouvelle-Aquitaine, où elle atteint péniblement, à la fin de l'année 2018, 239 millions d'euros, sur 780 millions d'euros inscrits.

C'est pourquoi nous avons besoin d'une visibilité annuelle sur la programmation pluriannuelle des investissements de l'État en matière de mobilité.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Nous accueillons cet amendement d'autant plus favorablement qu'il est entièrement satisfait par le nouvel article 1<sup>er</sup> C inséré par la commission, qui prévoit la remise d'un tel rapport chaque année, préalablement au débat d'orientation des finances publiques.

Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je vous signale, madame la sénatrice, que les travaux sur la ligne Nantes-Bordeaux démarrent cette année. Les lignes Poitiers-Limoges et Bordeaux-Limoges sont inscrites au contrat de plan et feront l'objet de travaux d'ici à la fin du quinquennat. Je sollicite moi aussi le retrait de cet amendement.

**M. le président.** Madame Delattre, l'amendement n° 506 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Nathalie Delattre.** Non, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 506 rectifié est retiré.

L'amendement n° 920, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 30

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le rapport annexé prévoit, d'une part, de renforcer la connaissance, l'entretien et la sécurité des ouvrages d'art, et, d'autre part, un accompagne-

ment de l'État concernant le patrimoine des collectivités territoriales et de leurs groupements. Cet accompagnement est assuré au travers de l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité, l'Idrrim, notamment par le biais du pilotage de l'Observatoire national de la route, l'ONR, ainsi que, au niveau local, par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, le Cérema, qui anime des conférences techniques interdépartementales.

Ces dispositifs seront consolidés par l'Agence nationale de la cohésion des territoires, l'ANCT, qui aura vocation à appuyer les collectivités territoriales en matière d'ingénierie.

Par ailleurs, en tant que gestionnaires routiers, les différentes collectivités disposent de la libre administration de leurs équipements, y compris en termes de choix de priorités et de politiques et de niveaux d'investissement, sans intervention de l'État.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement propose de supprimer l'alinéa 30 du rapport annexé.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Il me serait difficile d'approuver un amendement visant à supprimer un ajout de la commission...

Même si les collectivités territoriales sont les premiers gestionnaires de ces infrastructures, comme le texte de la commission le précise, il est important, à notre sens, que l'État puisse accompagner l'inventaire, l'entretien et, le cas échéant, la réparation de ces ouvrages, qui présentent aujourd'hui de forts risques en termes de sécurité, mal connus.

Il est difficile d'évoquer l'entretien et la modernisation des infrastructures sans aborder cette question très importante. Notre commission mène d'ailleurs actuellement un travail d'information sur ce sujet, sous l'égide du président Hervé Maurey et de nos collègues Patrick Chaize et Michel Dagbert.

La commission émet un avis défavorable sur cet amendement de suppression d'un élément important de son texte.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** Je m'exprimerai surtout, ici, en tant que président de la mission d'information sur la sécurité des ponts.

Comme vient de le souligner le rapporteur, la commission, à la suite de l'effondrement du pont de Gênes, a proposé au Sénat la création d'une mission d'information, qui s'est dotée des prérogatives d'une commission d'enquête afin de pouvoir disposer de tous les éléments nécessaires.

Il y a en France quelque 200 000 ponts, dont 100 000 sont gérés par les collectivités territoriales. Après avoir déjà réalisé un certain nombre d'auditions et de déplacements dans les régions, nous sommes amenés à constater que certaines préoccupations se font jour, s'agissant surtout des ponts gérés par les collectivités territoriales, notamment par les communes. On le sait bien, l'État et les départements disposent de davantage de moyens techniques, en termes d'ingénierie, et financiers. Beaucoup de petites collectivités territoriales ignorent même combien de ponts relèvent de leur compétence et, *a fortiori*, quel est leur état. Au regard de la conjoncture actuelle, il est donc très difficile d'imposer

de manière brutale et directive des inventaires, des remises en état. Nous sommes en train d'élaborer des propositions tenant compte de ces contraintes, mais il nous paraît important, à ce stade, d'inscrire dans le texte que l'État doit apporter une aide aux collectivités locales pour la gestion de ces ouvrages.

Vous avez cité, madame la ministre, un certain nombre d'organismes qui interviennent déjà, mais ils apportent une expertise : rien n'existe en termes de soutien, notamment financier. Le président de l'Afitf, que nous avons entendu récemment, a clairement indiqué que, si son agence dispose de programmes ou d'enveloppes dédiés à l'entretien des tunnels, il n'en existe pas pour les ponts. C'est une attitude très française : on attend qu'un problème survienne, comme cela a été le cas avec les tunnels, pour prendre des mesures...

Sans attendre les propositions que nous serons conduits à formuler dans le cadre de notre rapport d'information, nous insistons sur le fait que l'État doit accompagner les collectivités territoriales dans la connaissance et l'entretien de leur patrimoine.

Je profite de cette prise de parole pour vous interroger, madame la ministre, sur la situation du pont de Rosselmont, en Moselle, que nous sommes allés visiter dans le cadre de notre mission d'information. Il s'agit d'un pont orphelin, en quelque sorte, l'État et les communes concernées se renvoyant la responsabilité de sa gestion. Ce pont a été construit par Charbonnages de France, à l'époque des houillères. Cette entreprise ayant disparu, ses actifs et son passif ont été repris par l'État, plus précisément par le ministère chargé de l'industrie. Aujourd'hui, bien que ce pont soit dans un état absolument dramatique – des fers sortent du béton, des gravats tombent dans les filets qui ont été mis en place pour protéger le public –, des camions continuent à l'emprunter tous les jours. Le préfet a l'air de se désintéresser totalement de la question. Nous souhaiterions que l'État prenne position quant à la propriété de ce pont, afin que l'on puisse déterminer quelle personne publique a la responsabilité de le remettre en état.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le président de la commission, le pont de Rosselmont appartient sans ambiguïté à l'État, eu égard à la reprise par celui-ci du patrimoine des houillères, que vous avez évoquée. Nous avons eu l'occasion de faire le point avec le préfet. Je confirme qu'il appartient à l'État, dans le cadre de sa mission de gestionnaire de l'ancien patrimoine des houillères, de remettre ce pont en état. Les travaux à cette fin vont être programmés.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Dagbert, pour explication de vote.

**M. Michel Dagbert.** Les travaux conduits par la mission d'information que vient d'évoquer le président Maurey nous ont d'ores et déjà permis de constater que, si un certain nombre de départements possèdent des moyens d'ingénierie adéquats pour expertiser leurs ouvrages d'art, ce n'est pas le cas de tous les départements ni, *a fortiori*, des communes. Aussi sommes-nous quelque peu navrés du dépôt de cet amendement, madame la ministre, eu égard à l'importance que présentent l'expertise des ouvrages et, surtout, ce qu'elle est susceptible de révéler. Il est capital que l'État aide les communes, compte tenu de la faiblesse de leurs moyens.

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

**M. Olivier Jacquin.** Puisque l'on parle de ponts, j'aimerais avoir des nouvelles du pont de Pierre-la-Treiche, en Meurthe-et-Moselle, à propos duquel je vous ai déjà sollicitée, madame la ministre. (*Protestations sur des travées du groupe Les Républicains.*) Cette question devrait vous intéresser, mes chers collègues : un travail très important sur les ponts versés au patrimoine communal a été réalisé par notre ancienne collègue Évelyne Didier. L'entretien de ces ouvrages représente une charge considérable pour les communes. Un inventaire des ponts nécessitant une prise en charge par l'État est en cours.

Concernant l'amendement, je trouve l'apport de la commission tout à fait intéressant en termes d'appui aux collectivités territoriales. Certes, madame la ministre, il existe des organismes publics de qualité, mais le budget du Cérema, qui dispose d'une grande expertise, est appelé à diminuer de 20 % au cours des prochaines années et une réduction de son personnel est prévue. Quant à l'Agence nationale de la cohésion des territoires, elle n'est pas encore opérationnelle.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le pont de Pierre-la-Treiche se situe sur un ouvrage de Voies navigables de France. Lorsqu'un ouvrage franchit un canal, une voie ferrée ou le réseau routier national, la loi Didier a posé pour principe qu'il revient au propriétaire de la voirie surplombée d'assurer l'entretien et la remise en état de ce type d'ouvrage ou, en tout cas, d'y participer.

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

**M. Pascal Savoldelli.** Nous ne voterons pas cet amendement. Aux termes de son exposé des motifs, « en tant que gestionnaires routiers, les différentes collectivités disposent de la libre administration de leurs équipements, y compris des choix de leurs priorités et de leurs politiques et des niveaux d'investissement, sans intervention de l'État ». Cela annonce très clairement, mes chers collègues, le désengagement de l'État !

Le Sénat a voté à l'unanimité l'autonomie fiscale et financière des collectivités territoriales. Le problème, c'est que la politique gouvernementale ne donne à celles-ci ni l'autonomie financière ni l'autonomie fiscale, comme en témoigne notamment la réforme de la taxe d'habitation. D'un côté, le Gouvernement impose des contraintes aux collectivités, il proclame, en l'espèce, la libre administration par elles des ouvrages d'art et des ponts ; de l'autre, il les prive des moyens d'assumer leurs compétences.

**M. Pierre Ouzoulias.** Très bien !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 920.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 117, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 31, première phrase

Remplacer les mots :

850 M€/an d'ici 2022 puis 930 M€/an sur la période suivante

par les mots :

1,3 milliard d'euros par an à partir de 2020, soit le niveau d'investissement requis pour entretenir le réseau national

La parole est à M. Guillaume Gontard.

**M. Guillaume Gontard.** Nous souhaitons que des crédits suffisants soient consacrés à l'entretien du réseau routier afin de garantir la sécurité des usagers et d'éviter de nouveaux drames.

En effet, lors de son audition par la commission, le président de l'Afitf rappelait que, pour stopper la dégradation du réseau, il convenait d'investir 1 milliard d'euros par an dès maintenant. Or nous en étions à 700 millions d'euros en 2018, avec un objectif fixé à 800 millions d'euros pour 2019. Cela n'est pas suffisant pour garantir la sécurité de près de 11 412 kilomètres de voirie et de 12 000 ouvrages d'art.

Comme l'a rappelé le président de la commission, Hervé Maurey, le réseau routier connaît une dégradation continue depuis plusieurs années. Alors que plus de 85 % des chaussées étaient dans un état correct entre 2010 et 2012, ce taux est tombé à 83 % en 2015, et près de 7 % des ponts présentent un risque majeur.

L'une des premières causes identifiées de cette situation est la réduction des crédits d'entretien de l'État et l'abandon de l'écotaxe : la recette prévue de 1,2 milliard d'euros qui aurait dû être affectée à l'Afitf n'a été ni remplacée ni compensée, alors même qu'elle avait le mérite d'établir un lien entre l'utilisation de la voirie et la redevance.

Dès lors, il est impératif d'enrayer dès à présent la baisse des crédits affectés à l'exploitation et à l'entretien de ce réseau routier. En effet, outre le risque d'atteinte au patrimoine, le défaut d'entretien des routes est un facteur déterminant d'accidents. Dans 40 % des accidents mortels, l'état des infrastructures est en cause.

Comme le souligne le rapport réalisé l'été dernier par deux bureaux d'études suisses et remis au ministère des transports quelques jours après le drame de Gênes, « sans changement de politique majeur sur les infrastructures dans les prochaines années, plus de 60 % des chaussées seront très dégradées d'ici à 2037 ».

Enfin, l'exemple du réseau ferroviaire devrait nous alerter : c'est un manque d'investissements dans l'entretien et la régénération du réseau qui explique son état dégradé.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Même si elle déplore elle aussi l'insuffisance des moyens, la commission a fait le choix de ne pas augmenter les montants prévus par la trajectoire d'investissements dans les infrastructures, afin de privilégier la crédibilité de cette programmation. À ce stade, il convient de s'assurer de la pérennité et de la stabilité de son financement, plutôt que de prévoir des niveaux de dépenses irréalistes, qui conduiraient à des promesses non financées. En conséquence, l'avis est défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** L'entretien des réseaux est la première priorité de la programmation. Ce choix ne va pas de soi, car il est sans doute moins spectaculaire d'entretenir l'existant que d'inaugurer de nouvelles lignes à grande vitesse.

Les moyens prévus dans le cadre de cette programmation répondent aux besoins tels qu'ils ont été identifiés sur le réseau. Ils permettent une augmentation de 50 % des crédits destinés à la régénération routière par rapport au quinquennat précédent. Par ailleurs, nous augmentons également de 50 % les crédits consacrés à la régénération ferroviaire.

Les chiffres figurant dans l'amendement ne correspondent absolument pas aux besoins identifiés. Ils correspondent à une évolution beaucoup trop rapide pour que les ressources puissent être dépensées avec efficacité.

En conséquence, j'é mets un avis défavorable sur cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 117.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 993 rectifié, présenté par MM. Darnaud, Genest, Magras et Sol, Mmes Berthet et Duranton, MM. Charon, Paccaud et Savin, Mme Bruguère, M. B. Fournier, Mme Deroche, MM. Regnard et Buffet, Mme Lassarade, MM. Bouchet, Sido et Perrin, Mmes Deromedi, Lopez et M. Mercier, MM. Rapin, Duplomb, J.M. Boyer et Laménie, Mmes Lamure, Chauvin et Garriaud-Maylam, M. Brisson, Mme Bonfanti-Dossat, M. Dufaut et Mme Troendlé, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 31

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Les crédits consacrés par l'AFITF aux Contrats de Plan État-Région pour la route tels qu'annoncés dans le scénario 2 du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures du 1<sup>er</sup> février 2018 sont portés à 500 millions d'euros par an pendant 10 ans, puis à 440 millions d'euros par an.

La parole est à M. Mathieu Darnaud.

**M. Mathieu Darnaud.** Le sous-investissement chronique de l'État dans les infrastructures routières a pour conséquence l'implication de plus en plus fréquente des collectivités territoriales, notamment des régions et des départements, dans la mise en sécurité des voies, le désenclavement des territoires isolés ou le désengorgement des agglomérations.

Cette tendance lourde étant appelée à perdurer, le présent amendement vise à augmenter les crédits des contrats de plan État-région dans le scénario n° 2 du Conseil d'orientation des infrastructures, retenu par le Gouvernement, afin d'accroître l'effet de levier et le nombre de projets cofinancés entre l'État et les collectivités.

Nous proposons ainsi, madame la ministre, que les crédits qu'il est prévu, dans le scénario n° 2, que l'Afitf consacre aux contrats de plan État-région pour la route soient portés à 500 millions d'euros pendant dix ans, puis à 440 millions d'euros par an.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Les arguments sont les mêmes que pour l'amendement précédent : la commission a souhaité s'en tenir aux financements effectifs avérés. Augmenter à budget constant les crédits consacrés par l'Afitf aux infrastructures routières serait préjudiciable à l'ensemble des autres programmes. La position de la commission sera la même sur l'ensemble des amendements qui



suiront, même si nous souhaiterions évidemment aller au-delà du scénario n° 2 et tendre vers le scénario n° 3, comme je l'ai indiqué lors de la discussion générale, voire au-delà.

Je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il me semble quelque peu problématique de vouloir fixer dans la loi le montant des crédits consacrés aux contrats de plan État-région. Par nature, ces contrats s'établissent avec les régions, dont un certain nombre ne souhaitent pas s'impliquer dans l'entretien des routes. Nous ne pouvons préjuger du contenu des prochains contrats de plan État-région : il dépendra évidemment aussi de la volonté des régions. En conséquence, l'avis est défavorable.

**M. le président.** Monsieur Darnaud, l'amendement n° 993 rectifié est-il maintenu ?

**M. Mathieu Darnaud.** Madame la ministre, je peux comprendre, sur le principe, votre argumentation – on ne peut imposer à des collectivités qui ne le souhaitent pas de s'engager par contrat dans la durée –, mais il faudrait *a minima* que l'État, lorsqu'il s'engage au travers des CPER, honore ses engagements ! (*M. Jean-Claude Luche applaudit.*)

Cela étant dit, je retire mon amendement. Nous reviendrons sur cette question tout à l'heure.

**M. le président.** L'amendement n° 993 rectifié est retiré.

L'amendement n° 594 rectifié, présenté par Mme M. Filleul, MM. Dagbert, Bérít-Débat, Houllégatte, Jacquin et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Montaugé, Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 35

Remplacer le montant :

110 M€

par le montant :

200 M€

, le montant :

130 M€

par le montant :

220 M€

et le montant :

190 M€

par le montant

275 M€

La parole est à Mme Martine Filleul.

**Mme Martine Filleul.** Cet amendement vise à rectifier les montants des crédits de l'Afif pour les faire correspondre à ceux qui sont réellement nécessaires au développement du transport fluvial. En effet, dans son rapport, le Conseil

d'orientation des infrastructures, ou COI, a confirmé que l'état de dégradation avancée du réseau fluvial nécessitait un sévère rattrapage, après des décennies de sous-investissement.

Plus précisément, le COI estime que, pour maintenir la fonction de navigation sur l'essentiel du réseau, un budget de 245 millions d'euros par an serait nécessaire pendant dix ans – montant qui n'inclut pas le budget de 30 millions d'euros qui est prévu par Voies navigables de France pour la modernisation du réseau. Le COI a calculé qu'un scénario minimaliste pour la régénération impliquerait d'abandonner la fonction de navigation sur 20 % du réseau.

Or le montant des crédits Afif inscrit dans la version actuelle du rapport annexé laisse espérer, au mieux, 160 millions d'euros consacrés chaque année à la régénération du réseau, au lieu des 245 millions d'euros nécessaires. En d'autres termes, une part importante du réseau devra être fermée à la navigation, ce qui privera de nombreux territoires d'une desserte fluviale pour le transport comme le tourisme.

À l'heure de l'urgence climatique, il est nécessaire de conserver l'intégralité d'un réseau qui garantit des prestations de transport trois à quatre fois moins émettrices de gaz à effet de serre que le transport routier !

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je souscris, de nouveau, à l'esprit et aux objectifs de cet amendement, mais je constate que celui-ci pose toujours la même difficulté.

Je me suis moi-même interrogé, avec d'autres membres de la commission : devons-nous adopter des amendements visant à augmenter les crédits alloués à tel ou tel programme prioritaire ou à tel ou tel mode de transport, et ainsi intervenir sur les dépenses de l'Afif ? La commission a fait le choix de s'assurer en priorité que les engagements pris seraient tenus.

Je comprends l'intention dont procèdent les dispositions de cet amendement : le secteur fluvial, comme d'autres, a besoin de moyens et ne doit pas être sacrifié. Comme Christophe Béchu l'a signalé, le financement du transport fluvial est passé de 50 millions d'euros en 2015 à 80 millions d'euros les années suivantes, puis à 110 millions d'euros l'année dernière et cette année. Les budgets ont ainsi plus que doublé.

Nous sommes tous conscients que cela ne suffit pas et qu'il faudrait pratiquement un effort double pour réaliser de manière correcte une régénération totale du réseau. Reste que notre objectif est de sanctuariser ces 110 millions d'euros au sein des financements de l'Afif et de donner à cette agence des moyens pour amplifier cette trajectoire haussière, pour le fluvial comme les autres modes de transport.

L'avis de la commission est donc défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je confirme que la programmation des infrastructures qui vous est proposée, mesdames, messieurs les sénateurs, repose sur des choix. En particulier, nous faisons de l'entretien et de la remise en état des réseaux une priorité ; en la matière, les enveloppes augmentent de manière très importante par rapport aux décennies précédentes.

La trajectoire est donc ambitieuse, mais nous l'avons voulue réaliste, étant entendu que nous souhaitons, je le répète, dégager les ressources qui permettront de financer cette programmation.

Les montants proposés dans l'amendement sont très supérieurs – de l'ordre de 100 millions d'euros par an – à ce qui était envisagé dans les scénarios du COI. Les besoins sont sans doute infinis, mais le COI, même dans ses scénarios les plus larges, n'a pas envisagé de pareilles enveloppes. La question se poserait aussi de la capacité à dépenser utilement des crédits, si l'on devait augmenter de façon très rapide les ressources de cet organisme.

J'émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

**M. Olivier Jacquin.** Je tiens absolument à appuyer cet amendement, au moment où la part modale du transport fluvial, déjà très faible, diminue fortement.

Dans le Grand Est, nous avons l'essentiel du réseau fluvial français, grand et petit gabarits. Or, en Moselle, la quantité de marchandises transportées par voie fluviale a diminué de moitié entre 2007 et 2017. Et, aujourd'hui, on débat d'une augmentation de capacité de l'autoroute qui longe le fleuve, saturée de camions qui transitent par chez nous pour des raisons de coût – le gazole est très peu cher au Luxembourg.

Un drôle d'épisode s'est produit dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour cette année : tout d'un coup, il n'y a plus eu d'argent, et, comme un cadeau de Noël, le budget d'investissement de Voies navigables de France a été ramené à 80 millions d'euros, soit la même somme que l'année dernière... Des investissements qui étaient prévus, tout a été annulé !

Nous sommes un certain nombre à avoir réagi pour obtenir des évolutions. Tout récemment, l'Afif a redonné au transport fluvial une partie des crédits qui manquent absolument pour, simplement, maintenir le réseau – je parlais presque d'investissements de survie.

Je me suis récemment rendu sur la Seine à bord d'une barge de grande capacité qui dessert Le Havre. J'ai vu des ouvrages d'art dans un état inquiétant. Même sans être un spécialiste, on se demande : si cette écluse lâche, que va-t-il se passer ? Car nous en sommes là, mes chers collègues !

L'idée de sanctuariser une partie du budget pour VNF, nous la reprendrons dans quelques instants avec un autre amendement, visant à proposer au COI de déterminer des scénarios planchers. Il s'agirait de fixer une règle d'or garantissant au moins le maintien de notre patrimoine.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 594 rectifié.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 960 rectifié, présenté par Mme Préville, MM. Lozach et Gabouty, Mme Perol-Dumont, M. Pointereau, Mme F. Gerbaud et MM. Mayet, Bonhomme, Chasseing, Magner, Jeansannetas, Dagbert et Requier, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fera l'objet d'un grand programme de modernisation pour redonner à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle avait perdues. Ce grand programme aura aussi pour objectif d'accroître de façon significative l'attractivité des territoires desservis et de contribuer ainsi au rééquilibrage du territoire national, notamment en comblant une partie du handicap à l'égard de régions dotées de LGV et de trente années de préjudice économique dû à l'abandon de trois projets de modernisation de cette ligne. La modernisation de cet axe portera sur les infrastructures, avec 1,6 milliard de travaux de régénération inscrit dans le schéma directeur de la ligne, ainsi que des travaux de modernisation qui permettront de porter le temps de trajet entre Paris et Limoges à deux heures trente minutes et de gagner quarante-cinq minutes minimum entre Paris et Toulouse. Elle portera également sur le matériel roulant, avec la commande en 2019, de seize nouvelles rames, dont le confort et les performances doivent être adaptés à une ligne de 712 km. Ces rames prévues pour rouler à 200 km/h, pourront voir leur capacité portée à 220 km/h. Les livraisons et mises en service sont prévues pour 2023. Les territoires desservis bénéficieront ainsi de fréquences augmentées à quatorze allers-retours par jour, comme cela existait il y a dix ans, avec une fiabilité renforcée. Le projet de loi garantit les financements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés ci-dessus.

La parole est à Mme Angèle Préville.

**Mme Angèle Préville.** Je ne vous parlerai pas d'une ligne à grande vitesse, mais d'une ligne à grande valeur territoriale : la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ou POLT, qui dessert un vaste territoire sur 712 kilomètres.

Cette ligne, qui traverse mon département de Souillac à Cahors, a souffert pendant des dizaines d'années d'un manque d'investissement – vous en conviendrez, madame la ministre. Tous les départements concernés sont ainsi enclavés et, d'une certaine façon, délaissés ; le sentiment d'abandon y est fortement ressenti.

Le présent amendement vise à fixer des engagements très concrets, indispensables pour cette ligne. Il est urgent d'avancer ! Clairs et précis, de tels engagements seraient, d'une certaine manière, une marque de respect pour la longue patience des usagers de la ligne.

Plus précisément, nous proposons un grand programme de modernisation destiné à rendre à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle a perdues. La modernisation et la régénération des infrastructures mettraient Limoges à deux heures et demie de Paris et feraient gagner trois quarts d'heure entre Paris et Toulouse. Elles porteraient également sur le confort et la performance, ainsi que sur des vitesses pouvant atteindre 220 kilomètres par heure.

La commande, très attendue, serait passée cette année, pour une livraison en 2023.

Cet amendement est en tout point conforme à la volonté exprimée à de nombreuses reprises par toutes les collectivités des territoires concernés – départements, communautés d'agglomération et de communes, communes –, ainsi que par les forces économiques des différents départements. Il tend à exprimer les besoins des usagers. Ses dispositions indiquent le niveau du saut qualitatif nécessaire, en deçà

duquel l'attractivité des dix départements directement concernés resterait insuffisante et ne permettrait pas le rééquilibrage des territoires que nous souhaitons tous.

**M. le président.** L'amendement n° 1005, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fera l'objet d'un grand programme de modernisation pour redonner à cette ligne la performance et l'attractivité qu'elle avait perdues. Ce grand programme aura aussi pour objectif d'accroître de façon significative l'attractivité des territoires desservis et de contribuer ainsi au rééquilibrage du territoire national, notamment en comblant une partie du handicap à l'égard de régions dotées de LGV et de trente années de préjudice économique dû à l'abandon de trois projets de modernisation de cette ligne. La modernisation de cet axe portera sur les infrastructures, avec 1,6 milliard d'euros de travaux de régénération inscrit dans le schéma directeur de la ligne, ainsi que des travaux de modernisation qui permettront de ramener le temps de trajet entre Paris et Limoges à deux heures et trente minutes et de gagner quarante-cinq minutes minimum entre Paris et Toulouse. Elle portera également sur le matériel roulant, avec la commande en 2019, de seize nouvelles rames, dont le confort et les performances doivent être adaptés à une ligne de 712 km. Ces rames prévues pour rouler à 200 km/h, pourront voir leur capacité portée à 220 km/h. Les livraisons et mises en service sont prévues pour 2023. Les territoires desservis bénéficieront ainsi de fréquences augmentées à quatorze allers-retours par jour, comme cela existait il y a dix ans, avec une fiabilité renforcée.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

**Mme Éliane Assassi.** Il est défendu, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 919 rectifié *bis*, présenté par MM. Chasseing, Lozach, Bonhomme et Gabouty, Mmes Prévile et Perol-Dumont, M. Pointereau, Mme F. Gerbaud, MM. Mayet, Jeansannetas, Magner, Decool, Malhuret, A. Marc, Wattebled, Fouché et Guerriau, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Henno, Longeot, Nougein, Moga et Luche, Mme Bonfanti-Dossat et MM. Requier, Saury, Laménie, B. Fournier, Regnard, Bouchet, Collin et D. Laurent, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 38

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, communément appelée POLT, fait l'objet d'un vaste programme de régénération, inscrit dans le schéma directeur de cette ligne, d'un programme de modernisation pour lequel il est demandé la commande de seize nouvelles rames prévues pour rouler, si possible à 200 km/h, et qui seront impérativement commandées aux industriels concernés, pour une livraison en 2023. Une deuxième phase de modernisation permettra ainsi des gains de temps substantiels, en mettant Limoges à deux heures et trente minutes de Paris.

La parole est à M. Daniel Chasseing.

**M. Daniel Chasseing.** La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse fait l'objet d'un vaste programme de rénovation, inscrit dans son schéma directeur. Ce programme prévoit la commande de seize nouvelles rames, prévues pour rouler, si possible, à 200 kilomètres par heure.

Cet amendement vise à préciser que la commande sera impérativement faite aux industriels concernés, pour une livraison en 2023.

Une deuxième phase de modernisation devrait permettre des gains de temps substantiels, en mettant Limoges à deux heures et trente minutes de Paris. Songez, mes chers collègues, que c'est la durée que mettait le Capitole, en 1980, pour relier les deux villes ; actuellement, il faut trois heures trente...

La ligne POLT, trop longtemps délaissée, a impérativement besoin de cette rénovation, indispensable à l'avenir des territoires qu'elle traverse : trois régions et dix départements, sur 713 kilomètres. L'État doit s'engager formellement pour cette rénovation, conformément aux engagements pris, notamment par vous, madame la ministre, à Limoges, et aux nécessités économiques des territoires concernés.

L'adoption de cet amendement pourrait sembler superflue, puisque l'État a déjà pris ces engagements ; mais, madame la ministre, même si nous avons confiance, nous souhaitons inscrire ces derniers dans la loi.

**M. le président.** L'amendement n° 301 rectifié *bis*, présenté par MM. Chasseing, Decool, A. Marc, Wattebled, Fouché et Guerriau, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Malhuret, Gabouty, Nougein, Pointereau, Lozach, Henno, Bonhomme, Longeot, Moga, Luche et Mayet, Mme Bonfanti-Dossat, MM. Requier, Laménie, B. Fournier, Regnard, Bouchet, Collin et D. Laurent et Mme Renaud-Garabedian, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 77

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Concernant l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, communément appelé POLT, la SNCF s'engage à donner dans les meilleurs délais un calendrier public précis des travaux de rénovation tant de la ligne elle-même que des nouveaux matériels prévus

La parole est à M. Daniel Chasseing.

**M. Daniel Chasseing.** Il faut bien mesurer que cette ligne a été vraiment laissée à l'abandon. On nous a fait miroiter entre Limoges et Poitiers un TGV, dont les études ont été financées, mais le projet abandonné. Malgré le nombre de départements traversés, la ligne Intercités a été la victime de ce projet non réalisé, mais qui a coûté assez cher en études.

C'est pourquoi la rénovation en cours nécessite un certain nombre de précisions. En particulier, il paraît légitime, puisque le Gouvernement l'a inscrite dans le projet de loi, de fixer un calendrier précis et public pour ces travaux.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je m'attarderai un peu sur ce sujet, car mon commentaire vaudra aussi pour un certain nombre d'amendements qui suivront.

Ces quatre amendements visent peu ou prou à reprendre le détail du calendrier et du phasage qui sont prévus par le Gouvernement, en liaison avec les propositions du COI, pour l'axe POLT. Ces éléments figurent actuellement dans l'exposé des motifs du projet de loi.



La commission a fait un choix clair : nous ne voulons pas retomber dans les écueils des programmations passées, qui égrenaient les projets les uns après les autres comme autant de promesses non financées. Nous avons donc décidé de ne faire figurer aucun projet dans le rapport annexé.

Pourquoi y inscrivons-nous un projet et non pas tous ? Toutes les priorités que nous fixerions dans le rapport annexé seraient préjudiciables aux autres projets déjà prévus dans le cadre du rapport du COI.

Sur l'initiative de notre collègue Rémy Pointereau, que je remercie, la commission a fait figurer dans le rapport annexé le tableau du rapport du COI, qui mentionne tous les projets. C'est un choix de responsabilité.

D'ailleurs, le fait même qu'il y ait ici quatre amendements pas tout à fait identiques montre bien la difficulté de l'exercice : lequel faudrait-il adopter, lequel serait le plus pertinent en termes de calendrier, et devons-nous seulement nous substituer au COI en la matière ?

Il ne nous semble pas opportun de figer aujourd'hui des calendriers qui sont en réalité la déclinaison opérationnelle des budgets prévus, susceptibles de varier au sein du COI. C'est à ce dernier qu'il appartiendra de revoir éventuellement les phasages, en fonction des ressources disponibles.

Nous pérennisons le COI et prévoyons un bilan annuel, ainsi qu'une réactualisation tous les cinq ans pour, éventuellement, modifier la trajectoire.

Dans ces conditions, et même si je comprends que nos collègues attendent des engagements de la ministre, je sollicite le retrait de ces quatre amendements ; s'ils étaient maintenus, j'y serais défavorable, pour tenir la ligne fixée en commission.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je souscris tout à fait aux objectifs des auteurs de ces amendements. Un effort important doit être accompli pour la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui a été négligée pendant des années. L'infrastructure s'est dégradée, en sorte que l'on met aujourd'hui une demi-heure de plus qu'il y a quelques années pour aller de Limoges à Paris. Quant au matériel roulant, il est, disons, largement perfectible...

Les priorités du Gouvernement, pour ce projet comme pour les autres grands projets, sont explicitées dans l'exposé des motifs du projet de loi, comme M. le rapporteur vient de le rappeler. J'ai souhaité que, pour la première fois, deux grands projets – la ligne dont nous parlons et la ligne Paris-Clermont-Ferrand – soient mis au même niveau dans le projet de loi que les projets de ligne à grande vitesse habituellement débattus.

Je vous confirme que la ligne POLT est un programme prioritaire du Gouvernement et qu'elle bénéficiera d'un plan d'amélioration complet, pour un coût supérieur à 2 milliards d'euros. Ce plan comportera à la fois des mesures d'amélioration à court terme – je pense au déploiement en cours du WiFi, qui ne règle évidemment pas tous les problèmes, mais marque l'intérêt que nous portons à cette ligne – et un programme de régénération important assorti de modernisations, en vue de revenir aux temps de parcours antérieurs.

En outre, le matériel roulant sera complètement renouvelé, avec seize nouvelles rames affectées à cet axe. L'appel d'offres est en cours, et les offres finales des candidats devraient être remises d'ici à la fin du mois, pour une attribution du marché et une signature avant la fin de l'année.

Ainsi, je partage les objectifs des auteurs des amendements, mais, comme l'a souligné M. le rapporteur, l'architecture du projet de loi suppose la déclinaison des priorités au sein de l'exposé des motifs, et non dans le rapport annexé. Il n'est pas possible d'inscrire dans celui-ci un projet plutôt qu'un autre.

Dès lors, je sollicite le retrait des quatre amendements. S'ils étaient maintenus, j'y serais défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Gabouty, pour explication de vote.

**M. Jean-Marc Gabouty.** Il est assez logique que l'utilisateur hebdomadaire du train de Limoges que je suis soit cosignataire de trois de ces quatre amendements...

Madame la ministre, je comprends votre position sur les plans technique et légistique, mais il s'agissait de marquer l'impatience de nos territoires à être désenclavés. Pour un certain nombre de villes, le désenclavement nord-sud est aujourd'hui le seul à être relativement opérationnel – vous connaissez nos difficultés en ce qui concerne les liaisons est-ouest, notamment vers Poitiers, que ce soit par la route ou par le fer, et cela même si les études de faisabilité d'une concession autoroutière nous laissent quelques espérances.

Daniel Chasseing a évoqué les années quatre-vingt, mais c'est en 1960 que l'on mettait, en train, à peu près une demi-heure de moins pour aller de Limoges à Paris. Nous voulons seulement revenir à cette situation.

Comme je l'ai déjà fait observer lors de la réforme de la SNCF, si la régénération de la ligne et le renouvellement du matériel roulant sont évidemment nécessaires, un véritable problème se pose aussi en matière d'organisation de la SNCF. Savez-vous que, sur 300 kilomètres, si une locomotive tombe en panne, il n'y a pas de machine de rechange ? Et que, au départ de la gare d'Austerlitz, si un membre du personnel manque, le train ne part pas, parce qu'il n'y a pas sur Paris d'équipe volante pour assurer le remplacement ?

Ce sont les conducteurs qui sont chargés de la réparation des machines en cours de route. En matière de matériels de traction, j'ai l'impression que la SNCF gère à flux tendu ! Un jour, on a sorti pour nous une locomotive d'un train de marchandises : c'était encore une chance, mais ces locomotives sont bridées à 120 kilomètres par heure...

J'insiste sur ce point : il me semble qu'un véritable problème se pose sur le plan de l'organisation de la SNCF en matière de ressources humaines et de logistique. Une locomotive qui tombe en panne, cela arrive ; mais on ne sait pas la dépanner, au point que ce sont les pompiers qui viennent, à dix kilomètres d'Orléans, quand un chasse-pierres s'est tordu, parce qu'il n'y a personne à la gare des Aubrais pour venir dépanner. La SNCF n'a plus de moyens dans ce domaine.

Je crois que le même type de problèmes se rencontre sur d'autres lignes. La Normandie, en particulier, n'est pas très gâtée – je pense au Paris-Cherbourg. Indépendamment des investissements à réaliser, la SNCF doit accomplir un effort en termes de gestion des matériels et de solutions de secours !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 960 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1005.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 919 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 301 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** L'amendement n° 921, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 37

1° Première phrase

Après le mot :

sécurité

insérer les mots :

, notamment de mise en sécurité des passages à niveau,

2° Deux dernières phrases

Supprimer ces phrases.

La parole est à Mme la ministre.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Mesdames, messieurs les sénateurs, il vous est proposé ici de supprimer, au sein de l'alinéa 37 du rapport annexé, la mention du renforcement de la sécurité des passages à niveau à hauteur de 40 millions d'euros pour les passages prioritaires.

Je précise d'emblée qu'il ne s'agit pas de ne pas porter à 40 millions d'euros les crédits consacrés à cette priorité. Simplement, nous sommes soucieux de l'homogénéité du rapport annexé, qui ne spécifie pas de montants. Les crédits seront bien portés à 40 millions d'euros, mais nous n'avons pas prévu d'entrer dans ce niveau de détail dans la présentation des programmes.

C'est pourquoi je sollicite le retrait de cette précision, tout en prenant l'engagement que les moyens consacrés à la sécurisation des passages à niveau, qui est bien évidemment une priorité, seront portés à cette hauteur.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La sécurité des passages à niveau est essentielle – ce n'est pas notre collègue Jean Sol qui dira le contraire. D'après les informations transmises par le ministère, 40 millions d'euros seront bien consacrés à cet objectif dans le cadre de la programmation, une somme un peu inférieure à celle préconisée par le COI. Le montant étant connu, pourquoi ne pas l'inscrire dans le rapport annexé ?

La commission émet donc un avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Chasseing, pour explication de vote.

**M. Daniel Chasseing.** En réalité, monsieur le président, je souhaite demander que l'amendement n° 919 rectifié *bis* soit mis aux voix. (*Exclamations.*) Mme la ministre s'est engagée sur une livraison du matériel en 2023 : je ne vois donc pas pourquoi cet amendement ne serait pas mis aux voix. Il pourrait recueillir un vote favorable de notre assemblée.

**M. le président.** Mon cher collègue, les quatre amendements en discussion commune ont été mis aux voix.

**M. Daniel Chasseing.** Non !

**M. le président.** L'amendement n° 919 rectifié *bis*, comme les trois autres, a été rejeté. Je le regrette, mais ce vote est acquis.

**Mme Françoise Gatel, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** C'est vrai !

**Mme Éliane Assassi.** Nous confirmons !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 921.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 41 rectifié *bis* est présenté par MM. J. M. Boyer, Pointereau, Duplomb et Bascher, Mmes Billon, Bruguière et Chain-Larché, MM. Chasseing et de Legge, Mmes Deromedi et Deseyne, M. B. Fournier, Mme Gruny, MM. Guerriau, Henno et Laménié, Mme Lamure, MM. Lefèvre, Luche, Malhuret, A. Marc et Meurant, Mme Noël, MM. Poniatowski, Priou et Sido, Mmes Thomas et Vullien, MM. Bonne, Chaize, Chevrollier, Courtial, Cuypers, Darnaud et Decool, Mme de Cidrac, M. de Nicolaj, Mme Deroche, M. Détraigne, Mmes Estrosi Sassone, C. Fournier et Garriaud-Maylam, MM. Genest, Gremillet, Guené et Husson, Mme Imbert, MM. Karoutchi, D. Laurent, Le Nay, Longeot et Longuet, Mmes Micouleau, Morhet-Richaud et Puissat, M. Rapin, Mme Renaud-Garabedian, M. Segouin, Mme Sollogoub et M. Wattebled.

L'amendement n° 480 rectifié est présenté par MM. Gold, Artano et Roux, Mmes M. Carrère et Laborde, M. Léonhardt, Mme Jouve, MM. Arnell, A. Bertrand, Corbisez, Collin, Labbé et Castelli, Mme Costes et MM. Dantec, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Rapport annexé, alinéa 37, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Lorsque ces lignes structurantes, tels les trains d'équilibre du territoire (TET), font l'objet de travaux de régénération et de modernisation de leurs infrastructures, l'État peut mener ces opérations de manière concomitante lorsque cela permet d'optimiser les opérations tant financièrement que dans la durée de leur réalisation ainsi que de limiter les nuisances pour les usagers.

La parole est à M. Jean-Marc Boyer, pour présenter l'amendement n° 41 rectifié *bis*.

**M. Jean-Marc Boyer.** Lorsque des lignes structurantes comme les trains d'équilibre du territoire, les TET, font l'objet de travaux de régénération et de modernisation de leurs infrastructures, l'État peut mener ces opérations de manière concomitante, quand cela permet de les optimiser sur le plan financier comme des délais et de limiter les nuisances pour les usagers.

L'État s'est engagé à régénérer et à moderniser des lignes structurantes, comme les TET Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Toulouse. Le schéma directeur relatif au TET Paris-Clermont-Ferrand prévoit trois phases de travaux : un

programme de régénération des infrastructures, un renouvellement du matériel roulant et un programme de modernisation des infrastructures.

Il paraît pertinent, tant au niveau budgétaire pour l'État et les régions participantes dans le cadre des contrats de plan État-région qu'au niveau de l'efficacité des travaux et des perturbations entraînées par ceux-ci pour les usagers, que les phases de régénération et de modernisation des infrastructures aient lieu concomitamment.

De plus, les travaux de modernisation ont pour objet, dans le cadre du Paris-Clermont-Ferrand, de permettre une réduction notable du temps de trajet. C'est l'un des objectifs essentiels de ces travaux, dont le résultat sera directement ressenti par les usagers. Il n'en est que plus nécessaire d'effectuer les travaux de manière concomitante.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Gold, pour présenter l'amendement n° 480 rectifié.

**M. Éric Gold.** Cet amendement est très attendu par les élus locaux, les usagers et les acteurs économiques concernés par les lignes d'équilibre du territoire, notamment la ligne Paris-Clermont-Ferrand, que je connais plus particulièrement et dont le temps de parcours, je le rappelle, s'est détérioré en trente ans.

Nous savons tous que la modernisation des trains d'équilibre du territoire constitue un élément stratégique majeur de l'aménagement du territoire. Les sénateurs comme le Gouvernement semblent aujourd'hui reconnaître cette nécessité.

Ces lignes structurantes maillent et désenclavent les territoires, rapprochent les populations et constituent une alternative à la voiture et à l'avion, moyens de transport gourmands en énergies fossiles.

Pour les trains Intercités, on distingue trois phases de travaux : la régénération des voies, le renouvellement des rames et la modernisation du matériel roulant. Notre objectif est que les travaux de régénération et de modernisation des TET soient menés concomitamment, afin de réduire les coûts, mais aussi la durée des perturbations pour les usagers, qui attendent des améliorations depuis de nombreuses années.

Nous devons de toute façon y passer : évitons donc des chantiers qui durent de longues années, dégradant encore plus l'image de la SNCF !

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Le rapport annexé décrit le premier programme d'investissement prioritaire, sur lequel est assise la programmation financière des investissements de l'État. Celle-ci porte sur la modernisation et la régénération des réseaux. Dans ce cadre, il est prévu que l'État prenne toute sa part dans les opérations inscrites dans les contrats de plan État-région et relatives à la régénération des lignes structurantes.

Ces amendements visent à prévoir que les travaux de régénération et de modernisation de ces infrastructures peuvent être menés de manière concomitante. Leurs auteurs font référence aux trains d'équilibre du territoire Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Toulouse.

Ces projets sont phasés par un schéma directeur : il y a tout d'abord un programme de régénération des infrastructures, puis un renouvellement du matériel roulant, enfin une

modernisation. La première phase et la deuxième phase devraient être menées concomitamment, selon les auteurs des amendements.

Je comprends l'intention d'accélérer les travaux et de réduire les dépenses, mais je ne crois pas, comme je l'ai indiqué en commission, qu'il y ait aujourd'hui un obstacle à les réaliser concomitamment.

Au bénéfice des explications fournies par nos collègues sur l'intérêt d'une telle précision, nous nous sommes prononcés en commission pour le retrait des amendements et, à défaut, un avis défavorable. Aujourd'hui, j'émettrai plutôt un avis de sagesse : s'il y a un doute, il doit bénéficier aux auteurs des amendements.

*A priori*, rien ne s'opposerait à une réalisation concomitante des travaux, mais la précision permettra peut-être une mise en œuvre plus certaine de cette concomitance, même si elle ne changera pas grand-chose au cours des événements, notamment en termes de financement.

J'é mets donc un avis de sagesse, qui tend vers l'avis favorable...

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je ne suis pas sûre de bien comprendre la portée de ces amendements.

Il est bien prévu de mener concomitamment la régénération de ces deux lignes et les travaux de modernisation. Par ailleurs, l'appel d'offres dont j'ai parlé porte sur le renouvellement du matériel roulant des deux lignes. Ces programmes sont, de fait, menés concomitamment.

Je ne suis pas convaincue qu'il soit nécessaire de l'inscrire dans la loi, étant entendu qu'il n'y a pas de concurrence pour les moyens : personne ne songe à traiter une ligne d'abord, et l'autre ensuite, d'autant que les usagers ne sont pas les mêmes.

Je sollicite donc le retrait des amendements ; j'y serais défavorable s'ils étaient maintenus, dans la mesure où il n'y a aucune difficulté pour mener ces travaux concomitamment.

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Duplomb, pour explication de vote.

**M. Laurent Duplomb.** Madame la ministre, lors du débat sur l'amendement précédent, vous vous êtes dite prête à consacrer 40 millions d'euros aux passages à niveau, mais vous ne vouliez pas que cela soit inscrit dans le projet de loi. Même chose à présent : vous êtes prête à le faire, mais vous ne voulez pas l'inscrire. On m'a toujours dit : un tiens vaut mieux que deux tu l'auras... Je voterai donc les amendements identiques.

En ce qui concerne la ligne Clermont-Ferrand-Paris, on a fait croire, pendant un certain nombre d'années, à la possibilité d'une liaison TGV. Aujourd'hui, la moindre des choses, c'est de faire les réparations nécessaires le plus rapidement possible !

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

**M. Pascal Savoldelli.** Nous voterons ces amendements identiques.

Madame la ministre, au long du débat sur la réforme ferroviaire, vous nous disiez : c'est réglé. Eh bien, puisque c'est réglé, appelez au vote de ces amendements !



Notre collègue Laurent Duplomb a raison d'évoquer le projet de ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon, le POCL. De mémoire, il faut, au mieux, trois heures et vingt-cinq minutes pour relier Paris à Clermont-Ferrand ! Il faut donc mettre en place un programme de régénération et de modernisation.

L'État ne peut pas, si j'en crois ce que je lis, contractualiser avec les collectivités en matière de fonctionnement. Or on ne peut pas, comme on l'a fait précédemment, nous expliquer qu'il faut une contractualisation s'agissant des performances de la SNCF et de celles des collectivités, et se contenter, dans le même temps, d'un avis de sagesse sur ces amendements, traitant de la régénération et de la modernisation de la liaison Paris-Clermont-Ferrand, avec tous les enjeux que cela comporte.

Vous m'avez parlé de 400 000 emplois pour les routiers, madame la ministre. Je vais faire quelques recherches, car je ne veux pas me tromper – cela ne ferait pas avancer nos débats –, et je vous parlerai de la situation de l'emploi à Clermont-Ferrand, dans le Grand Clermont et, plus largement, dans cette région de France. Vous verrez qu'il y a tout intérêt, pour le développement économique, pour la productivité des salariés, mais aussi pour l'activité du tourisme vert, de réaliser ces travaux.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Boyer, pour explication de vote.

**M. Jean-Marc Boyer.** Vous avez indiqué à plusieurs reprises, madame la ministre, que les travaux de modernisation de la voie étaient en cours et les appels d'offres lancés. Il en va de même pour l'ensemble du matériel roulant. Il me semble important, notamment au vu de l'ampleur des travaux envisagés, de prévoir une démarche complète de modernisation des infrastructures.

Engager une phase ou deux, sans prévoir la troisième, c'est risquer de devoir remettre sur l'ouvrage l'ensemble de la procédure et de retarder l'opération entière. Or, il faut le savoir, les travaux prévus dans le cadre des deux premières phases vont déjà perturber très fortement le trafic et, en particulier, le confort des usagers.

Ma remarque répond donc à une préoccupation de gain de temps et d'argent. Il importe, aujourd'hui, d'essayer de mener à bien ce dossier de manière raisonnable et bien construite. C'est dans l'intérêt de tous, aussi bien l'État que la région complétant les crédits.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Marc, pour explication de vote.

**M. Alain Marc.** À une époque où tout le monde en appelle à une gestion vertueuse, ces amendements identiques sont de bon sens. Personnellement, je figure parmi leurs cosignataires, mais, bien évidemment, mon groupe les votera. En effet, il est tout de même de bonne gestion de mener, de concert, les travaux de régénération, d'achat de matériel roulant et de modernisation. Cela paraît tomber sous le sens !

Quand on voit comment certains travaux sont réalisés par l'État, avec des durées très longues et une gêne certaine pour les usagers, cela ne peut qu'inciter à adopter ces amendements.

**M. le président.** Je mets aux voix les amendements identiques n° 41 rectifié *bis* et 480 rectifié.

*(Les amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 115, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 38

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'AFITF investira 1,5 milliard d'euros sur dix ans (150 millions d'euros par an) pour une nouvelle génération de voitures Intercités de nuit afin de constituer un réseau de nuit radial, transversal et international.

La parole est à M. Pierre Ouzoulias.

**M. Pierre Ouzoulias.** Permettez-moi, mes chers collègues, d'évoquer maintenant la question des investissements dans le réseau ferroviaire de nuit. Celle-ci a été précédemment abordée par notre collègue Josiane Costes. Je voudrais revenir sur ce sujet, en rappelant l'annonce que vous nous aviez faite, madame la ministre, d'un investissement de plus de 30 millions d'euros de l'État pour rénover les trains de nuit.

Ce montant nous semble faible, pour ne pas dire ridicule, quand on sait qu'une somme d'environ 1,5 milliard d'euros serait nécessaire pour, d'une part, acheter une nouvelle génération de voitures, et, d'autre part, relancer un certain nombre de lignes abandonnées par le passé. Je rappelle, à l'attention de mes collègues, que le dernier achat de matériel date des années 1980 !

Cette revendication d'un investissement plus fort dans le réseau des trains de nuit a été fortement défendue lors du congrès de l'Association des maires ruraux de France, ce réseau constituant un outil extrêmement important de désenclavement.

J'aimerais juste citer l'exemple de l'Autriche, qui est pionnière avec son réseau de nuit transportant 1,4 million de passagers : on estime que 12 000 vols intra-européens sont ainsi évités. L'objet de cet amendement, vous l'aurez compris, mes chers collègues, est donc de développer le réseau des trains de nuit.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je rejoins bien évidemment les auteurs de l'amendement sur leur diagnostic : les trains de nuit peuvent être un bon moyen de travailler au désenclavement de certains territoires.

Aujourd'hui, l'État consacre environ 20 millions d'euros par an pour subventionner ces lignes. Une dépense de 30 millions d'euros est en outre envisagée pour remettre le matériel roulant de ces réseaux aux normes et en état.

Les montants proposés dans cet amendement paraissent élevés, même s'ils peuvent être justifiés. Au regard de l'enjeu de soutenabilité de cette programmation, que j'ai souligné à plusieurs reprises depuis le début de nos débats, imposer un tel fléchage de dépenses à l'Afitf viendrait diminuer le montant des dépenses prévues pour les autres modes de transport.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je partage totalement la conviction que le train de nuit est une bonne réponse, notamment pour des territoires souffrant d'un déficit dans d'autres modes de transport. Il y a là, effectivement, des enjeux forts en termes d'aménagement du territoire.

Je me suis moi-même rendue en train de nuit au congrès de l'Association des maires ruraux de France, ce qui m'a permis de constater que la modernisation de ce matériel roulant s'imposait. Je vous confirme donc, mesdames, messieurs les sénateurs, que le Gouvernement s'est engagé à maintenir les deux lignes aujourd'hui exploitées – Paris-Briançon et Paris-Rodez-Latour-de-Carol –, qui ne bénéficient pas d'offres de rechange. J'ai également annoncé que nous allions investir 30 millions d'euros dans la modernisation du matériel.

À plus long terme, ce matériel devra être renouvelé. Nous pourrions alors réfléchir aux modalités de ce renouvellement, puisqu'il est possible de louer ce type de rames. Cela permettrait une adaptation au caractère relativement saisonnier de ces marchés.

« Quand on aime, on ne compte pas », pourriez-vous m'objecter... Mais nous avons fait le choix d'une programmation réaliste, sincère et financée. C'est pourquoi je vous propose de ne pas adopter cet amendement, qui viendrait alourdir les besoins de financement de l'Afitf, au moment même où nous cherchons de nouvelles ressources – que nous trouverons certainement, en nous inspirant des conclusions du grand débat.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 115.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 272 rectifié *ter*, présenté par Mme Berthet, M. Husson, Mme Garriaud-Maylam, M. del Picchia, Mmes Deromedi et Di Folco, MM. Gremillet, Le Gleut et H. Leroy, Mmes Morhet-Richaud et Raimond-Pavero, MM. Charon, Forissier et Laménie, Mme Noël et M. Rapin, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 40

1° Deuxième phrase

Après les mots :

transport ferroviaire

insérer les mots :

et guidé

2° Dernière phrase

Après les mots :

transports ferroviaires

insérer les mots :

et guidés

La parole est à Mme Martine Berthet.

**Mme Martine Berthet.** Cet amendement vise à inciter les régions à favoriser des modes de transport non carbonés et durables dits « guidés », à savoir le transport par câbles intra-urbain ou valléen, mais aussi le développement des liaisons tram-train inter-urbaines.

Le transport par câbles peut être développé et favorisé dans les déplacements intra-urbains en complément des métros et bus, permettant ainsi de désengorger ces transports ou de créer de nouvelles lignes à moindre coût. De plus, ce mode de transport non carboné réduirait fortement la pollution des grandes villes.

En montagne, il rendrait plus attractifs et efficaces les espaces valléens. Le développement du transport par câbles et des ascenseurs valléens est donc indispensable pour l'économie touristique de nos territoires, afin de désengorger l'accès aux stations lors des « migrations hivernales », mais aussi de faciliter et décarboner le transport au quotidien des habitants.

Par ailleurs, développer la mobilité par liaison tram-train, lorsque celle-ci est possible, permettrait le désenclavement des territoires *via* des transports décarbonés. Cela répond à un double enjeu d'attractivité des territoires et de réduction de pollution.

Favoriser les transports décarbonés à un coût abordable pour l'usager, grâce aux transports guidés, tel est l'objet de cet amendement.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Un nombre croissant de collectivités font le choix de mettre en œuvre le transport par câbles, à la fois dans les zones de montagne et dans d'autres territoires. Je pense, par exemple, au cas de Brest. Dès lors, pourquoi ne pas apporter une telle précision dans le cadre du programme d'investissement prioritaire ?

La commission émet donc un avis favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le transport par câbles présente effectivement un intérêt, notamment pour relier des sites séparés par de grandes infrastructures ou résoudre des problèmes de dénivelés importants.

Cependant, j'attire l'attention sur le fait que l'alinéa modifié par cet amendement vise plutôt à renforcer les transports ferroviaires dans les métropoles dont les infrastructures sont aujourd'hui saturées. Or le transport par câbles n'offre pas de très grandes capacités. Par conséquent, je ne suis pas complètement certaine que cet ajout cadre parfaitement avec l'objet dudit alinéa.

Pour autant, je m'en remets sur cet amendement à la sagesse de la Haute Assemblée.

**M. le président.** La parole est à M. Didier Rambaud, pour explication de vote.

**M. Didier Rambaud.** Je soutiens cet amendement et tiens à saluer l'initiative de notre collègue Martine Berthet. Étant un élu isérois, je voudrais également rappeler que ce territoire accueille une entreprise leader mondial dans le transport par câbles – Poma, pour ne pas la citer. Paradoxalement, cette entreprise compte de nombreuses réalisations dans le monde, et très peu en France. Elle mérite d'être encouragée !

Je ne prendrai que l'exemple de l'agglomération grenobloise. Grâce à ce type de transports, on pourrait nettement améliorer ses relations avec les massifs de la Chartreuse, du Vercors et de Belledonne.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Forissier, pour explication de vote.

**M. Michel Forissier.** J'attire votre attention, mes chers collègues, sur le fait que cet amendement est une incitation au développement des nouvelles technologies.

On ne voit pas forcément l'intérêt du câble dans les agglomérations. Pourtant, aujourd'hui, celles-ci disposent généralement de services lourds, organisés en étoile autour des centres-villes. Des aménagements périphériques ou circulaires, ayant besoin de moins de capacités, pourraient donc se révéler tout à fait complémentaires et intéressants. À ce titre, notre rapporteur a bien fait d'évoquer le cas de Brest, où un aménagement exemplaire a été réalisé.

Sous cet angle des nouvelles technologies, et puisque l'on parle de véhicules guidés, signalons qu'il peut y avoir des véhicules en site propre, mais aussi, aujourd'hui, avec les systèmes optiques, électroniques et les systèmes de navigation, des véhicules sans conducteur dans la circulation normale. Certains sont à l'essai dans l'agglomération lyonnaise.

Ce type de navettes, capables de faire des parcours intelligents grâce aux nouvelles technologies, doit être expérimenté. Ce sont des modalités d'avenir, et la modernité, me semble-t-il, a toute son importance en matière de transports !

**M. le président.** La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

**M. Ronan Dantec.** En écho aux propos qui viennent d'être tenus, je veux rappeler que le transport par câbles – le téléphérique – n'est pas du tout un transport urbain secondaire dans certaines agglomérations.

À Medellín, notamment, un projet de cette nature, avec un financement de l'Agence française de développement, a eu un impact urbain extrêmement important. Les flux de passagers sur une ligne par câbles peuvent être tout à fait comparables à ceux d'une ligne de tramway ou de bus en site propre.

En France, on voit le téléphérique uniquement comme un mode de transport d'appoint. Or il s'agit d'une vraie réponse de transport public en milieu urbain, et, effectivement, si nous sommes leaders dans cette industrie, celle-ci ne dispose d'aucune vitrine sur le territoire. Il est temps, je crois, d'y réfléchir.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 272 rectifié *ter*.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 119, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 40

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Pour ce faire, l'État étudie également le développement de nouvelles lignes de TET, notamment permettant de développer l'offre des trains de nuit au regard de leur intérêt pour la réponse aux besoins et leur faible empreinte écologique.

La parole est à M. Fabien Gay.

**M. Fabien Gay.** Je n'insisterai pas sur certains arguments, madame la ministre, sur lesquels vous avez déjà apporté des réponses. J'observerai simplement, en préambule, que le

nouveau pacte ferroviaire était censé avoir réglé toutes les questions et que, six mois plus tard, nous sommes obligés de revenir sur le sujet, notamment s'agissant des trains de nuit...

Vous avez annoncé le maintien de deux lignes de trains de nuit. Tant mieux ! Nous nous en réjouissons. Mais nombre de ces lignes ont été abandonnées – pas uniquement au cours des dix-huit derniers mois, d'ailleurs ; voilà plusieurs années que le processus est en marche. En réalité, les gouvernements successifs ont cherché, en guise de solution, à confier ces trains de nuit au secteur privé. En l'absence de rentabilité de ces lignes, celui-ci n'en a pas voulu, même si, *a priori*, une compagnie russe pourrait être intéressée par la liaison Paris-Nice.

Pour notre part, nous avons une véritable interrogation en la matière. À un moment où l'on parle de transition écologique et où la problématique des mobilités, puisque c'est l'angle que vous reprenez, madame la ministre, pèse sur le porte-monnaie des Françaises et des Français, on sait que le train de nuit permettait aux familles populaires de partir en vacances, à des jeunes disposant de peu de moyens de rentrer chez eux ou encore à un certain nombre de salariés de se déplacer.

La demande est donc forte pour ce type de déplacements. Ce qui a entraîné sa baisse, c'est la dégradation des conditions offertes dans le secteur des trains de nuit. Quand on veut tuer la bête, mes chers collègues, on commence par tout désorganiser. Aussi, le service ne répond plus à la demande, et, forcément, les usagers sont moins nombreux. Alors, on nous explique que cela ne fonctionne plus !

Il est donc nécessaire d'investir assez lourdement, dans les prochaines années, sur les réseaux de trains de nuit.

Puisque nous débattons, madame la ministre, je vous écoute. Vous nous dites que vous investissez 30 ou 40 millions d'euros sur les deux lignes existantes et qu'il y a déjà beaucoup de ressources à trouver. S'agissant de la somme de 1,5 milliard d'euros mentionnée par Pierre Ouzoulias, vous ajoutez : « Ouh là là ! Ça fait beaucoup d'argent, et, comme la question du financement va se poser, attendons la fin du grand débat ! »

Or nous avons déjà des propositions à vous faire, madame la ministre ! Par exemple, les aides aux entreprises – du niveau local au niveau européen –, ce sont 6 000 dispositifs, pour un coût de 200 milliards d'euros, sans critère aucun, dont 40 milliards d'euros de crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi. Cela fait une piste pour le financement des trains de nuit, et c'est sans parler du rétablissement de l'impôt de solidarité sur la fortune.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement, contrairement au précédent sur le même sujet, vise simplement à énoncer un objectif.

En commission, nous avons pérennisé le soutien financier au renouvellement du matériel roulant des TET, les trains d'équilibre du territoire. Il s'agit, ici, de proposer que l'État étudie la possibilité de nouvelles lignes de TET, notamment pour développer l'offre des trains de nuit.

La commission émet un avis favorable.

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



**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le Gouvernement s'est engagé à maintenir huit lignes dans le périmètre des trains d'équilibre du territoire, six lignes de jour et deux de nuit, étant entendu que dix-neuf lignes ont été ou seront transférées aux régions, avec un matériel roulant intégralement rénové. L'effort est donc déjà considérable. Le renouvellement, en moins d'une décennie, de l'ensemble des trains Intercités, qui ont plusieurs dizaines d'années, représente une somme de 3,7 milliards d'euros.

Il me semble que, dans le cadre de l'équilibre général de la programmation, une part considérable est consacrée à ces trains d'équilibre du territoire, et je vous confirme, mesdames, messieurs les sénateurs, ma volonté d'élaborer une programmation réaliste et finançable.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

**M. Olivier Jacquin.** Il faut appuyer cette proposition en faveur des trains de nuit!

La logique du TGV – voyager toujours plus vite, et de jour –, retenue depuis plus de dix ans, a plus ou moins plongé cette offre des trains de nuit, considérée comme moins rentable, dans l'oubli, si bien qu'elle a été presque abandonnée. C'est dommage! Elle permet pourtant de joindre des grandes villes, d'un bout à l'autre de la France, par un mode de transport économique et qui peut être tout à fait confortable.

D'ailleurs, certains concurrents de la SNCF, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, s'interrogent sur ce potentiel largement sous-exploité. Je préférerais que ce dernier soit exploité par l'opérateur public, et que cette offre revienne au goût du jour.

**M. le président.** La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

**M. Ronan Dantec.** La problématique n'est pas uniquement d'ordre financier, mes chers collègues. D'ailleurs, je considère aussi que l'État a fait un effort; je l'ai dit au nom de mon groupe lors de la discussion générale, il semble reprendre la main, en déployant une véritable stratégie sur le train. Mais là n'est pas le débat. La question, ici, c'est que l'État ait un discours de soutien aux trains de nuit.

J'ai l'impression, notamment, que l'on se trompe s'agissant des critères de vitesse. Le train de nuit n'offre pas seulement le charme d'un voyage bucolique la nuit; c'est aussi une manière de gagner du temps! Réétudier cette offre de manière volontariste, quitte à remplacer d'autres trains par des trains de nuit sur certaines lignes longues – j'ai souvent pris le Quimper-Vintimille – pourrait ramener des usagers vers le transport ferroviaire.

Les dispositions du présent amendement n'impliquent aucun engagement financier, contrairement à celui qui a précédemment été présenté sur le même sujet et qui, selon moi, posait quelques questions. L'État doit faire preuve d'un certain volontarisme, en appelant à la reconquête du train de nuit. Cela peut véritablement inciter des usagers à revenir au rail.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** J'ai dit très clairement que le train de nuit était une bonne solution et que l'État renouvelait les conventions des deux lignes de train de nuit subsis-

tant lors de mon arrivée à la tête de mon ministère. Je pense aussi avoir très clairement indiqué que nous investissons dans le matériel des TET.

Je soutiens donc totalement ce mode de transport, même si, il est vrai, son développement n'est pas facilité par l'énormité des travaux de remise en état auxquels nous devons faire face au cours des prochaines années, pour rattraper le retard considérable accumulé dans l'entretien du réseau. En effet, les travaux se font non pas de jour, mais de nuit. On ne peut donc pas dire que l'environnement est extrêmement propice au développement du train de nuit.

Cela étant, je vous confirme notre total soutien à ce secteur, sur lequel, du reste, de nouveaux opérateurs pourraient se positionner. Il faudra alors lever la difficulté consistant à trouver des sillons compatibles avec tous les travaux que nous devons aujourd'hui réaliser sur le réseau.

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

**M. Fabien Gay.** Un appel d'offres a déjà été lancé pour la reprise des lignes de train de nuit par des opérateurs privés. Je voudrais savoir, madame la ministre, combien d'opérateurs ont répondu. Combien? À ma connaissance, aucun! Voilà le problème: sans intervention de l'État, cela ne fonctionnera pas.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je suis convaincue du contraire, monsieur le sénateur.

Je veux rappeler les conditions dans lesquelles l'appel à manifestation d'intérêt a été mené lors du précédent quinquennat: il s'agissait de trouver des repreneurs acceptant de reprendre, sans subvention, des lignes jusqu'alors subventionnées – et qui bénéficient toujours, à l'heure actuelle, d'une subvention de l'État. Ce n'était pas très sérieux!

Je pense que, sur une liaison comme la liaison Paris-Nice, il y a très certainement un marché. Mais, comme je l'ai indiqué, j'ai une réserve: sommes-nous capables, compte tenu des travaux à réaliser, par exemple sur les deux lignes de la vallée du Rhône, de permettre la création d'un tel service dans les années à venir?

En tout cas, il y a un marché pour le train de nuit, et c'est un secteur sur lequel des opérateurs se présenteront certainement dans les prochaines années.

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Savoldelli, pour explication de vote.

**M. Pascal Savoldelli.** Je voudrais vous poser une question, madame la ministre. Une majorité – dont nous ne faisons pas partie – a soutenu votre décision d'engager la privatisation de la SNCF, opération dans le cadre de laquelle vous reprenez la dette publique. Vous refusez, ici, de soutenir notre amendement, en nous expliquant que vous faites tout de même des efforts sur les deux lignes de train de nuit maintenues.

Toutefois, madame la ministre, les investissements qui vont dorénavant être faits, notamment par la SNCF, vont entraîner des emprunts. Je ne vois pas comment la SNCF, sans ce recours à l'emprunt, pourra prendre sa part dans les dispositifs de contractualisation dans lesquels vous l'avez, comme les collectivités territoriales, engagée. Dites-moi si je me trompe, et je retirerai mes propos, mais l'opérateur aura recours à la dette privée.

Dès lors – la question présente un intérêt à nos yeux, en tout cas aux miens –, je voudrais savoir comment le système bancaire réagira. Sera-t-il plus favorable aux emprunts contractés dans le cadre de l'action et de la dette publiques ou à ceux qui s'inscriront dans le cadre d'une initiative et d'un endettement privés ?

Cette question, extrêmement intéressante, est en lien avec le présent sujet, mais concerne aussi les collectivités territoriales et, plus largement, le commerçant, le patron ou le citoyen.

Ce serait un très grand enseignement que de savoir si le système bancaire a un raisonnement totalement différent, selon qu'il s'agit du risque capitalistique privé ou d'un risque lié à l'action publique de l'État ou des collectivités territoriales.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je ne partage pas le point de départ de votre raisonnement, monsieur Savoldelli. La réforme pour un nouveau pacte ferroviaire n'est pas une privatisation de la SNCF !

**Mme Éliane Assassi.** On commence à voir les effets de cette réforme !

**M. Fabien Gay.** C'est la même chose avec Engie ! Rendez-vous dans dix ans !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous avons pu constater, au cours du débat sur cette réforme, que nous ne nous comprenions pas. Dès le début de l'argumentation que vous venez de développer, nous ne nous comprenons pas ! *(Exclamations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.)*

**M. Pierre Ouzoulias.** Quelle réponse !

**M. Jean-François Husson.** M. Savoldelli a raison !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 119.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 314, présenté par Mmes Brulin et Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 41

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, la ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est une priorité.

La parole est à Mme Cathy Apourceau-Poly.

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** Je ne fais que présenter cet amendement, qui est dû à ma collègue Céline Brulin.

Il s'agit d'un amendement d'appel, par lequel nous souhaitons attirer l'attention sur l'allongement du calendrier de réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie, dite LNPN, et sur les modifications du projet concernant, notamment, les sections les plus éloignées de Paris.

Cette ligne nouvelle devait mettre fin à la dégradation de la desserte de la région Normandie, qui, depuis les années 1970, est l'une des seules à avoir vu ses temps de trajet vers Paris augmenter. Or, sa mise en place ne cesse d'être reportée, et les transformations revues à la baisse.

La description ici faite semble entériner un tel renoncement, puisque le découpage proposé et le phasage des différentes sections dans leur réalisation renvoient la partie proprement normande du projet à une date inconnue et lointaine.

Alors que la date de lancement des enquêtes publiques pour la section Paris-Mantes est fixée à la période 2023-2027, aucune date n'est précisée pour la section Rouen-Barentin, sans même parler de la réalisation des travaux, qui est ainsi renvoyée à un futur très lointain. Il en va de même pour la section dénommée « Y de l'Eure », dont la réalisation a déjà été reportée au-delà de 2037.

Le rapport annexé au présent texte ne se concentre finalement que sur la réalisation de la section Paris-Mantes, laissant de côté le reste de cette ligne pourtant censée traverser la Normandie jusqu'à Yvetot.

La construction de la seconde gare de Rouen et celle de la traversée sous-fluviale qui doit l'accompagner sont ainsi négligées, alors même qu'elles constituent les mesures les plus efficaces pour soulager le nœud ferroviaire rouennais en situation de saturation. La perspective est d'autant plus surprenante que le soulagement de ce type de saturation est l'un des objectifs que se fixe le présent texte.

De la même manière, alors que ce projet de loi doit favoriser le report modal, négliger la partie normande de la LNPN ne permettra en aucun cas de sortir de la situation actuelle, pour le moins problématique, dans laquelle moins de 5 % des marchandises transitent par le port du Havre, notre plus grand port maritime pour le trafic de conteneurs – vous le connaissez bien, madame la ministre –, sont ensuite acheminées par le rail.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Sans reprendre l'avis détaillé de la commission sur ce type de projets, j'indiquerai simplement que des engagements très clairs ont déjà été pris sur cette ligne, fondés sur le rapport du COI auquel je fais souvent référence. L'exposé général du projet de loi détaille un calendrier. Une inscription dans la loi n'aurait aucun impact supplémentaire.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Sur la forme, je confirme les propos de M. le rapporteur : tous les phasages des grands projets sont explicités dans l'exposé des motifs, pour la LNPN comme pour les autres lignes.

S'agissant de la desserte ferroviaire du port du Havre, une avancée importante va être réalisée avec la mise en service, en 2020, de la liaison Serqueux-Gisors.

Enfin, sans attendre les travaux de la LNPN, l'État est en train d'investir, à hauteur de 720 millions d'euros, dans le renouvellement des matériels roulants des lignes normandes. Les premières mises en service sont prévues au mois de septembre prochain, et j'aurai le plaisir, avec le président de région, de découvrir dans le courant du mois d'avril prochain les nouveaux matériels, qui seront livrés à partir de ce printemps.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 314.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 959, présenté par M. Devinaz, Mme Guillemot et M. Tissot, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 42

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Au vu des difficultés soulevées par le projet de nouvelle liaison autoroutière A 45, l'État décide l'abandon du projet et lance une concertation afin de déterminer les projets alternatifs sur les liaisons ferroviaires et routières existantes ainsi que les améliorations permises par le développement de l'intermodalité, du covoiturage et des mobilités douces. L'enveloppe initialement prévue pour le financement par l'État de la nouvelle autoroute est réservée pour financer ces projets alternatifs, comme il l'est indiqué dans le tableau 6 du rapport du COI.

La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz.

**M. Gilbert-Luc Devinaz.** Par cet amendement, nous manifestons notre volonté que le Gouvernement clarifie sa position sur le projet d'autoroute A 45.

Madame la ministre, vous avez annoncé son abandon à l'automne dernier au cours d'une réunion, certes non publique, avec des parlementaires de La République En Marche, décision d'abandon qui a été inscrite dans l'exposé des motifs du présent texte.

Si ce projet autoroutier devait se réaliser, cela poserait un certain nombre de problèmes à l'agriculture dans le département du Rhône, mais aussi à la métropole de Lyon, puisqu'il aurait pour conséquence d'accroître le trafic en son centre, alors même que celle-ci a précisément souhaité éloigner le trafic de transit.

Avec mes collègues Jean-Claude Tissot et Annie Guillemot, nous avons été rassurés par cette prise de position. Or le Président de la République, au cours d'une réunion organisée dans la Drôme en début d'année dans le cadre du Grand Débat, est intervenu sur ce sujet. Sa réponse floue a redonné de la vigueur aux promoteurs de l'A 45, qui ont vu là un changement de pied de l'État.

Madame la ministre, je vous ai entendue affirmer de nouveau votre souhait que soit entériné l'abandon de ce projet. Eh bien, tel est le sens de cet amendement, qui vise à inscrire dans le marbre de la loi cet abandon et à sanctuariser les budgets prévus initialement en faveur du financement des solutions alternatives.

**M. le président.** L'amendement n° 5 rectifié *bis*, présenté par MM. Bonne, Cigolotti, Duplomb et B. Fournier et Mme Noël, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 75, première phrase

Après la date :

2018,

insérer les mots :

et le projet A 45 entre Saint-Étienne et Lyon

La parole est à M. Bernard Bonne.

**M. Bernard Bonne.** Cet amendement a un objet contraire à celui qui vient d'être présenté : il vise à mentionner explicitement le projet autoroutier A 45 entre Saint-Étienne et

Lyon, dont le contrat de concession est prêt, parmi les grands projets d'infrastructures entrant dans le champ de programmation des investissements prévus à l'article 44.

Ce projet, dont on parle depuis très longtemps, et même depuis des décennies, a reçu l'aval de plusieurs gouvernements jusqu'à aujourd'hui. Validé et cofinancé par l'ensemble des collectivités – région Auvergne-Rhône-Alpes, département de la Loire et métropole de Saint-Étienne –, ainsi que des acteurs économiques locaux, il est indispensable au développement économique et au développement tout court de toute l'agglomération de Saint-Étienne et d'une grande partie de la Loire.

Je regrette donc que ce projet, essentiel pour la Loire, qui était prêt et dont le financement était partagé entre l'État, le concessionnaire et les collectivités, ait été abandonné au dernier moment, alors que les travaux auraient déjà dû commencer.

Madame la ministre, je comprends bien sûr qu'il soit difficile de mettre tout le monde d'accord sur un projet d'une telle envergure. J'entends bien également que la question de la terminaison de ce projet sur Lyon n'est pas réglée à ce jour ; toujours est-il qu'il faudra de toute façon, que l'A 45 voie le jour ou non, trouver un moyen pour éviter la traversée de Lyon.

Pour autant, quelle que soit la solution qui sera mise en œuvre un jour, l'A 45 demeure nécessaire aujourd'hui pour désenclaver Saint-Étienne et sa région.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Vous l'aurez compris, mes chers collègues, les objets de chacun de ces deux amendements sont à l'opposé l'un de l'autre.

L'amendement n° 959 vise à reprendre le paragraphe consacré à ce projet A 45 entre Saint-Étienne et Lyon dans l'exposé des motifs, qui prévoit explicitement qu'une concertation aura lieu et qu'il faut donc abandonner celui-ci.

L'amendement n° 5 rectifié *bis* a un objet inverse, ses auteurs voulant que ce projet soit consacré dans la loi.

Évidemment, il ne revient pas au législateur de trancher sur cette question à ce stade. Il faut laisser les acteurs se concerter et décider le moment venu.

Aussi, la commission demande le retrait de ces amendements ; à défaut, son avis serait défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je veux réaffirmer la volonté du Gouvernement d'améliorer la liaison Lyon-Saint-Étienne, bien que, en même temps, celui-ci ait la conviction que la réponse que représentait l'autoroute A 45 soulevait d'énormes difficultés : consommation d'espace agricole, enjeu environnemental, arrivée sur la métropole lyonnaise – cette autoroute était supposée se connecter à un contournement ouest de l'agglomération lyonnaise qui n'existe plus.

Je rappelle également que sa réalisation supposait un financement constitué aux deux tiers par des subventions, ce qui n'est pas banal pour un projet de concession, avec des péages d'un montant assez élevé, ou qui serait certainement jugé trop élevé pour des déplacements domicile-travail.

C'est donc pour toutes ces raisons que le Gouvernement a proposé, comme l'indique l'exposé des motifs du présent projet de loi, de travailler sur d'autres solutions que la réali-



sation de ce projet autoroutier : à la fois l'amélioration de l'autoroute A 47 et, surtout, le renforcement de la liaison ferroviaire Lyon-Saint-Étienne.

Ces éléments figurant dans l'exposé des motifs, je propose, par similitude avec ce qui vaut pour tous les autres projets, d'en rester là.

Je sollicite donc le retrait de ces deux amendements ; à défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Duplomb, pour explication de vote.

**M. Laurent Duplomb.** Il est tout de même incroyable, alors que l'on travaille depuis des années et des années sur ce projet, alors que celui-ci a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, alors que, sur un budget total de 1,2 milliard d'euros, la région, le département et Vinci sont prêts à verser 800 millions d'euros,...

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Non ! Et les péages ?

**M. Laurent Duplomb.** ... que l'État accepte de contribuer à hauteur de 400 millions d'euros, mais pour réhabiliter la voie ferrée entre Saint-Étienne et Lyon, dont on sait pertinemment – tous ceux qui l'empruntent vous le diront – qu'il sera impossible, en raison de sa saturation unique en France, d'en accroître sensiblement le cadencement, en dépit de ces millions d'euros que vous voulez y consacrer.

Quand vous faites le trajet en voiture entre Saint-Étienne et Lyon, vous ne pouvez pas échapper au goulet d'étranglement qu'est Givors. Et même si l'État débloque des millions et des millions d'euros en faveur des liaisons routières ou ferroviaires, cela ne règlera pas le problème de la vallée du Gier !

Tous les feux sont au vert pour réaliser cette autoroute ; le seul problème, et il faut que vous le disiez, madame la ministre, c'est la décision politique que vous avez prise en arrivant à ce ministère.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Tissot, pour explication de vote.

**M. Jean-Claude Tissot.** Habitant dans le département de la Loire, j'emprunte la voie ferrée Saint-Étienne-Lyon toutes les semaines, voire plusieurs fois par semaine, et encore hier. Bien sûr, elle est chargée, et c'est même, me semble-t-il, l'une des lignes les plus chargées.

Nous n'allons pas, ici ce soir, refaire le débat sur l'A 45, qui dure depuis vingt, vingt-cinq ou trente ans, mais je salue l'engagement que vous avez pris, madame la ministre, dans votre propos liminaire. Qui aurait l'idée aujourd'hui de faire la publicité pour une 504 diesel ? Personne !

**M. Laurent Duplomb.** Nous sommes fiers d'être rétrogrades !

**M. Jean-Claude Tissot.** Pourtant, cette voiture a été imaginée à l'époque où l'on imaginait l'A 45 !

Nous sommes d'accord : il faut bien sûr aménager l'A 47, qui, c'est une évidence, est aujourd'hui saturée, sur laquelle circule beaucoup trop de monde. Mais permettez-moi de faire le lien avec l'amendement que nous avons précédemment examiné, relatif au transport par câble : pourquoi ne pas réfléchir, notamment en matière de cabotage, à des modes de transport un peu plus innovants ?

S'agissant du financement de l'A 45, monsieur Bonne, à l'époque où vous étiez président du conseil départemental de la Loire, moi-même étant alors dans l'opposition, nous étions déjà en désaccord au sujet du budget que vous entendiez y consacrer, pour une trop grande partie selon moi.

Finalement, le département de la Loire, la région Auvergne-Rhône-Alpes et Saint-Étienne Métropole ont chacun voté un budget de 131 millions d'euros en faveur de ce projet, qui, ajoutés aux 400 millions de l'État, fait un total de 800 millions d'euros. Si chacun prenait ses responsabilités, comme l'a fait l'État – pour une fois, je défends le Gouvernement –, nous disposerions alors d'un budget suffisamment important pour aménager l'A 47 et la voie ferrée.

Et ne dites pas qu'il n'est pas possible d'aménager cette dernière : c'est faux ! Vous refusez de travailler dans ce sens et de répondre aux invitations de M. le préfet de région, qui ne manque pas de convier à cette fin l'ensemble des sénateurs et des députés des deux départements.

Mes chers collègues, alors même que des élus issus de vos rangs travaillent sur ces projets, vous avez décidé de boycotter les réunions organisées dans ce cadre. Cela vous regarde, mais, hélas, le développement du département de la Loire prend du retard.

**M. le président.** La parole est à Mme Michèle Vullien, pour explication de vote.

**Mme Michèle Vullien.** Je pense exactement comme mon collègue : si nos autres collègues participaient aux réunions organisées afin de réfléchir aux solutions de rechange et à leur financement de manière intelligente, on résoudrait pas mal de problèmes, me semble-t-il. Mais, depuis des mois et des mois, les chaises restent vides ; or il faut être plusieurs pour instaurer un dialogue.

Voilà ce que je veux dire à nos collègues de la Loire : peut-être devraient-ils ne pas s'obstiner et venir autour de la table.

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert-Luc Devinaz, pour explication de vote.

**M. Gilbert-Luc Devinaz.** S'agissant de l'A 45, le « en même temps » ne sera pas possible : abandonner le projet et, en même temps, le réaliser. À un moment, il faut bien prendre une décision, et c'est le sens de l'amendement que nous avons déposé.

Mme la ministre l'a rappelé : le contournement ouest de Lyon ne se fera pas. S'il devait se faire, il est évident que la question du débouché de l'A 45 sur la métropole de Lyon ne serait aucunement problématique. Faute de contournement, donc, le problème de la saturation de Givors persiste, et aucune solution n'apparaît à ce jour dans la perspective de l'A 45.

Avec les services de la préfecture du Rhône, nous travaillons sur des solutions de rechange, qui existent. Mme la ministre l'a rappelé en début de séance, la liaison ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon peut être améliorée et sa fréquentation sensiblement augmentée.

De même, il est possible d'améliorer l'A 47 et, plus au nord, l'A 89 permet de rejoindre assez facilement Saint-Exupéry, ce qui peut être bénéfique aussi au département de la Loire.

Voilà pourquoi il n'est pas possible, avec les services de la préfecture de la Loire, de continuer à travailler sur un projet dont on ne voit pas comment il pourrait aboutir dans sa partie terminale, à savoir l'agglomération lyonnaise.

Je maintiens donc mon amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Bernard Bonne, pour explication de vote.

**M. Bernard Bonne.** Il ne s'agit pas de refaire un débat ligérien entre le sénateur Tissot et le sénateur Bonne, ancien président du département. Ce débat sur la construction ou non de l'A 45 a eu lieu dans toutes les collectivités, chacune de ces assemblées a délibéré, et des majorités se sont dégagées en faveur de ce projet, tant à la région Auvergne-Rhône-Alpes, à la métropole de Saint-Étienne qu'aux conseils départementaux de la Loire et de la Haute-Loire.

Je le répète, nous n'allons donc pas refaire le débat. Dorénavant, la question est la suivante: l'engagement de l'État depuis plusieurs années en faveur de cette A 45 tient-il toujours, alors même que les concessions ont été attribuées et les fonds débloqués et que les assemblées se sont prononcées?

La question n'est pas de trancher entre le train et la route. On le sait très bien, il n'est pas possible d'améliorer dans de bonnes conditions l'A 47. Quand bien même, les travaux nécessaires seraient considérables et entraîneraient une gêne économique énorme.

C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas accepté de prendre part aux différentes réunions: non pas pour signifier notre désaccord avec telle ou telle solution alternative, mais parce que nous ne voulions pas l'abandon de l'A 45.

Nous n'avons pas attendu les réunions récentes pour savoir que des solutions alternatives existent, mais qu'elles ne sont pas satisfaisantes.

L'A 45 est une nécessité pour l'économie de la Loire, mais aussi pour celle de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Ne pas le reconnaître aujourd'hui, c'est faire fi de tout ce qui a été discuté et travaillé pendant des années par toutes nos collectivités.

**M. le président.** La parole est à M. François-Noël Buffet, pour explication de vote.

**M. François-Noël Buffet.** Monsieur le président, j'interviens pour que le « gang des Lyonnais » soit au complet ce soir... (*Sourires.*)

La question de l'A 45, qui concerne les départements du Rhône et de la Loire, est extrêmement compliquée, sans compter le problème du débouché sur la métropole de Lyon.

Madame la ministre, vous avez pris une décision, celle d'abandonner ce projet de voirie entre Lyon et Saint-Étienne. Je voudrais que vous ayez véritablement conscience que les relations économiques, et plus encore, entre la métropole de Lyon et la métropole de Saint-Étienne sont absolument essentielles pour ces deux territoires, qui vivent de plus en plus ensemble et partagent un destin de plus en plus commun. Il est plus qu'urgent de trouver une solution qui permette aux Stéphanois et aux Lyonnais d'échanger, de communiquer, de se déplacer rapidement, confortablement et efficacement.

Nous n'avons plus le temps d'attendre, car Saint-Étienne est très importante pour le développement territorial de l'aire urbaine de la métropole de Lyon, ainsi que pour ses relations économiques, et je pense que Saint-Étienne porte sur Lyon, à juste raison, un regard attendri et intéressé. Nos deux territoires doivent se parler et disposer pour cela d'un moyen de

communication efficace. La solution, c'est probablement vous qui l'avez entre vos mains, mais faites vite, je vous prie, car il y a urgence.

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

**M. Olivier Jacquin.** Je veux évoquer très succinctement ce dossier sous un jour particulier.

On a parlé de 504 diesel... Il y a effectivement des projets du XX<sup>e</sup> siècle et des projets du XXI<sup>e</sup> siècle!

Je me suis intéressé au dossier l'A 45 parce qu'il a certaines caractéristiques communes avec celui de l'A 31, qui concerne mon département. J'ai compris pourquoi ce projet de l'A 45 avait été abandonné: compte tenu du nombre de véhicules qui auraient emprunté cette autoroute, au regard de son coût total, l'État aurait dû verser au concessionnaire une subvention d'équilibre trop importante.

Je me sens concerné puisque tout le monde paie cette subvention d'équilibre. En tant qu'agriculteur, car je suis aussi agriculteur,...

**M. Jean-François Husson.** Il y a du cumul dans l'air! (*Sourires.*)

**M. Olivier Jacquin.** ... je me suis également intéressé à ce projet d'A 45 par le biais de la question agricole, puisque ce projet est un très gros consommateur de foncier agricole neuf – 500 hectares. Comme dans mon département, il existe d'autres solutions permettant de préserver davantage ces terres agricoles – chez moi, cela porte sur 200 hectares.

Ce qui nous intéresse, c'est la lutte contre le réchauffement climatique, mais aussi la lutte pour préserver les terres agricoles et l'alimentation de demain.

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Chaize, pour explication de vote.

**M. Patrick Chaize.** La question est importante pour la métropole de Lyon, l'agglomération lyonnaise et l'ensemble des départements limitrophes.

Tous ces projets concernant ce même environnement doivent être considérés de la même façon. On s'appête à abandonner le projet d'A 45, dont la réalisation était attendue. Dans mon département, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le CFAL, soulève lui aussi un grand nombre de difficultés, à tel point que certains disent qu'ils ont été dupés et qu'ils ne peuvent rien faire. Il y a deux poids deux mesures.

Sans vouloir offenser mes collègues et amis lyonnais, on a vraiment l'impression que l'on protège l'agglomération lyonnaise au détriment des territoires environnants. Et cet équilibre n'est pas bon.

Il faut éviter ce genre d'attitude et revoir, peut-être de façon globale, l'ensemble des problématiques autour de l'agglomération lyonnaise, en portant un regard identique et en adoptant une attitude unique.

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Di Folco, pour explication de vote.

**Mme Catherine Di Folco.** Je complète à mon tour le « gang des Lyonnais »... (*Sourires.*)

À un vrai problème, on apporte une mauvaise solution. Le vrai problème, c'est effectivement la liaison entre Lyon et Saint-Étienne; la mauvaise solution, c'est l'A 45. En effet, il s'agit d'une liaison non pas entre Lyon et Saint-Étienne, quoiqu'on la qualifie ainsi, mais entre La Fouillouse et

Brignais. Or le raccordement entre Saint-Étienne-La Fouillouse et Brignais-Lyon n'est pas inclus dans le plan de financement ! Il ne faut pas l'oublier.

Je suis bien d'accord, énormément de temps a été perdu, et il aurait fallu travailler à la bonne solution depuis longtemps. Mais maintenant que des solutions alternatives ont été définies, il faut poursuivre dans cette voie. Nous comptons sur vous, madame la ministre, nous comptons sur le préfet de région pour accélérer le mouvement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 959.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 5 rectifié bis.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 906, présenté par M. Jacquin, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 44

Après les mots :

à créer

insérer les mots :

de nouvelles gares, notamment d'interconnexion,

La parole est à M. Olivier Jacquin.

**M. Olivier Jacquin.** Madame la ministre, à cet endroit du rapport, vous proposez que, en matière ferroviaire, on améliore les déplacements du quotidien. Cela concerne les TER, mais aussi les TGV. Puisque vous donnez des exemples de modernisation ferroviaire, je propose de préciser que cette modernisation peut porter sur les gares nouvelles et particulièrement les gares TGV d'interconnexion, ces gares d'échange entre les TGV et les TER, là où « le fer croise le fer ».

Dans une loi sur les mobilités, une loi du XXI<sup>e</sup> siècle, l'intermodalité doit être une évidence et s'imposer. Cela peut ne pas paraître nécessaire, puisque l'on a souvent l'habitude de se rendre à la gare en voiture. Mais dans les gares qui ne sont pas connectées à un autre mode de transport, et à défaut de navette, de taxi ou d'un autre moyen de transport, on peut perdre tout le bénéfice de son trajet à grande vitesse.

L'intermodalité, avec des correspondances précises, peut être d'une très grande efficacité. Par exemple, dans un pays comme la Suisse, vous passez d'un quai à un autre quasiment sans rupture.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Au-delà de la création de nouvelles voies en gare et de l'augmentation du nombre de quais, la création de gares d'interconnexion paraît en effet un bon moyen pour décongestionner les grandes gares de centre-ville.

La commission émet donc un avis favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Il n'y a sans doute pas beaucoup de cas d'application de ce que vous proposez, et je crois avoir compris celui qui vous intéresse...

Cela dit, le Gouvernement émet un avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

**M. Olivier Jacquin.** Effectivement, en Lorraine, avant l'ouverture de la ligne TGV, de longs débats ont eu lieu afin de déterminer le positionnement de cette gare d'interconnexion du « colza » ou des « betteraves » – c'est selon. Certains visionnaires avaient déjà pensé à cette gare, qui coûtait plus cher et qui n'était pas prévue. Bref, elle a été installée au milieu des champs. Et plus de 25 millions d'euros ont été engagés en aménagements, afin que « le fer relie le fer » à cet endroit-là.

Le débat n'en finit pas, puisque, en 2014, nous avons obtenu un centime de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques pour réaliser cette gare. Et à ce jour, la région Grand Est l'utilise à d'autres fins et nous dit que cette gare d'interconnexion n'est pas une priorité...

En tout cas, madame la ministre, votre réponse me satisfait pleinement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 906.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 118, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 48, seconde phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Ce plan sera intégralement financé par l'État.

La parole est à Mme Éliane Assassi.

**Mme Éliane Assassi.** Dans le rapport annexé sont pointés des programmes d'investissements prioritaires et la nécessité de remédier à la saturation des nœuds ferroviaires dans les grands pôles urbains. En clair, il s'agit d'améliorer les transports quotidiens en doublant la part du transport ferroviaire et en améliorant l'usage des transports déjà existants.

En Île-de-France, la modernisation, le développement et le maillage du réseau ferré doivent être approfondis, le but étant de remédier à la congestion des réseaux et à la dégradation des conditions d'usage des transports collectifs, tels que le métro, le tram ou le RER.

À ce propos, je vais prendre quelques secondes pour parler du RER B et vous dire ou vous redire, madame la ministre, ce qu'en pensent ses usagers quotidiens, donc je suis, comme plusieurs collègues ici.

Madame la ministre, le RER B, c'est une catastrophe ! Il ne se passe pas une semaine sans que surviennent des problèmes qui pénalisent les salariés et les étudiants, notamment ceux de la Sorbonne.

Vous dites être très soucieuse des milliers d'emplois chez les transporteurs routiers, et l'on ne peut que partager votre préoccupation. Mais, madame la ministre, savez-vous combien de salariés et d'étudiants empruntent le RER B ? Des milliers !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Et même des centaines de milliers !

**Mme Éliane Assassi.** Or ils sont des milliers à prendre une photo des panneaux d'affichage comme justificatif auprès de leur employeur ou auprès de leur faculté. Franchement, c'est une honte !

On nous parle de personnes sur les voies, de signaux d'alarme tirés de façon intempestive, de colis suspects, etc. Sincèrement, il y a un vrai malaise. Est-ce à dire qu'une



malédiction s'est abattue sur la ligne B du RER ? Ce sont sans arrêt les mêmes informations qui sont dispensées. J'ai la faiblesse de penser que l'on ne nous dit pas tout des raisons pour lesquelles le RER B ne fonctionne pas... (*Murmures.*)

Pour l'emprunter tous les jours, je vois bien que les travaux affectent son fonctionnement. Et je ne vous parlerai pas à cette heure de la ligne CDG Express ; nous aurons l'occasion d'y revenir à un moment ou à un autre au cours des débats.

Sincèrement, madame la ministre, cette situation doit cesser : on se moque des gens, on se moque des usagers, on se moque des salariés, on se moque des étudiants, on se moque des lycéens !

**M. le président.** Il faut malgré tout conclure, ma chère collègue.

**Mme Éliane Assassi.** Nous sommes des milliers à être en colère, madame la ministre, au regard du fonctionnement de la ligne B du RER.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je ne vais pas vous parler de la colère des usagers du RER B, mais évoquer l'amendement. Simplement, je veux vous dire que ce plan a vocation à associer l'État et les collectivités ou la SNCF.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Madame la présidente, je ne suis pas sûre de bien comprendre ce que vous sous-entendez sur le RER B.

Sachez en tout cas que les salariés de la RATP et la SNCF, qui sont très mobilisés pour exploiter au mieux cette ligne, qui est en effet source de complications et sur laquelle de très importants investissements ont été réalisés, pourraient mal prendre l'idée selon laquelle chacun d'entre eux ne ferait pas le maximum pour faire fonctionner cette ligne.

**Mme Éliane Assassi.** On travaille avec eux, madame la ministre !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** En tout cas, ayant connu la RATP de l'intérieur, je puis vous assurer que les salariés de la RATP, comme ceux de la SNCF, malgré les incidents de voyageurs, malgré les trains éventuellement surchargés, qui appellent un développement des capacités du transport ferroviaire en Île-de-France, font de leur mieux pour assurer aux usagers du RER B le meilleur service public possible.

**Mme Éliane Assassi.** Ce n'est pas le sujet !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** S'agissant de l'amendement proprement dit, je ne vois pas pourquoi on écarterait les collectivités du financement de projets qui ont souvent une vocation à la fois locale, régionale et nationale.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable.

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

**M. Fabien Gay.** Madame la ministre, je suis, comme madame Assassi, un usager quotidien du RER B : je vous invite à prendre cette ligne un matin avec nous,...

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Vous savez, il m'arrive moi aussi de la prendre !

**M. Fabien Gay.** ... non pas comme Mme Pécresse, à quatorze heures, quand tout va bien, mais entre sept heures et huit heures et demie,...

**M. Jean-François Husson.** Et de nuit ? (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Fabien Gay.** ... quand des milliers de personnes se pressent sur les quais. À ce moment-là de la journée, il ne se passe pas une semaine sans que survienne un problème.

Nous ne mettons pas en cause les salariés : eux-mêmes subissent cette dégradation du service public. Il y a des problèmes liés aux ruptures de caténaires ; des problèmes de feuilles mortes ; des problèmes quand il neige ; des problèmes quand il pleut ; des problèmes quand il fait soleil. (*Sourires.*) Et je ne parle pas des valises oubliées sur les quais... Chaque semaine, et même plusieurs fois par semaine, les 900 000 usagers quotidiens de cette ligne vivent un véritable enfer !

S'y ajoute un nouveau phénomène, relevé par Mme Assassi. Alors même que les conséquences des travaux du Charles-de-Gaulle Express sur le RER B faisaient l'objet d'une concertation, commandée par vous-même au préfet de région, les premières annonces ont été faites : on nous a fait savoir que, pendant un week-end, il n'y aurait pas de RER B.

À présent, on nous annonce trois week-ends sans aucun train sur la ligne, du vendredi soir au dimanche soir ! Bref, quand vous êtes, comme nous, au Blanc-Mesnil ou à Drancy, vous êtes aux antipodes de Paris, et vous ne pouvez plus sortir de chez vous, car, franchement, les bus de substitution, c'est de la rigolade !

Voilà ce que vont vivre des milliers d'usagers quotidiens. Et, alors que la concertation se poursuit, les travaux ont commencé à Mitry-Mory ! La maire de la commune, Charlotte Blandiot-Faride, a protesté contre cette décision ; des usagers se sont mobilisés. Et votre seule réponse a été d'envoyer les CRS pour les déloger !

Franchement, on ne peut pas procéder ainsi : vous ne ferez qu'envenimer les problèmes quotidiens des gens ! Mme Assassi n'a jamais insinué que les salariés du RER B, du côté de la RATP ou de la SNCF feraient mal leur travail. Eux-mêmes subissent cette pression au quotidien, et pour cause : les conditions dans lesquelles les usagers sont transportés, ce sont celles dans lesquelles ils travaillent. Les uns et les autres sont main dans la main, dans la même galère !

Tout cela doit cesser. Un moratoire immédiat s'impose. Il faut interrompre les travaux du Charles-de-Gaulle Express. Il faut engager une véritable concertation avec le préfet de région quant aux conséquences de ce chantier sur le RER B,...

**M. le président.** Il faut conclure, cher collègue.

**M. Fabien Gay.** ... et il faut déployer des investissements massifs pour répondre aux problèmes quotidiens des gens.

Pendant huit ans, on nous a répondu : « C'est imminent », et rien ne s'est passé. Mais, huit ans, c'est presque une décennie, c'est une tranche de vie pour les usagers : la situation est insupportable !

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le sénateur, je ne vis pas dans une bulle : il m'est même arrivé d'habiter en banlieue sud...

**Mme Éliane Assassi.** Le sud et le nord de Paris, ce n'est pas pareil !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** ... et de prendre tous les jours le RER B.

De plus, j'ai été P-DG de la RATP...

**Mme Éliane Assassi.** Alors, vous êtes responsable, vous aussi !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Quand il est question de l'exploitation du RER B, je crois donc savoir ce dont il s'agit.

À présent, vous nous exposez que les chutes de feuilles entravent la circulation des trains sur cette ligne.

**Mme Éliane Assassi.** C'est ce que l'on nous a dit !

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Pour ma part, je fais confiance aux agents de la RATP et de la SNCF : s'ils nous apportent cette explication, c'est que tel doit être le cas ! Ce ne sont sans doute pas les travaux du CDG Express qui font tomber les feuilles ou les caténaires sur le RER B ! (*Protestations sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

**Mme Éliane Assassi.** Nous sommes en 2019, madame la ministre ! Franchement !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 118.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 390 rectifié *ter*, présenté par Mme Berthet, MM. Bascher et Buffet, Mmes Morhet-Richaud, Noël, Puissat, M. Mercier et Deromedi, MM. B. Fournier et Forissier, Mme Grunty et MM. Le Gleut, Laménie, Charon et Rapin, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 48

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Au-delà de ce plan de traitement des nœuds urbains, dans le cadre du projet ferroviaire de liaison européenne Lyon-Turin, l'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire entre Lyon et la section transfrontalière du tunnel de base est indispensable d'ici la mise en service de ce tunnel prévue en 2030. Il devra se poursuivre au-delà afin de permettre un accroissement du ferroutage devenu nécessaire à l'orientation de nos transports vers une mobilité décarbonée.

La parole est à Mme Martine Berthet.

**Mme Martine Berthet.** Madame la ministre, vous connaissez bien le dossier du Lyon-Turin ; en janvier dernier, vous êtes même venue visiter le chantier et rencontrer l'ensemble des élus du territoire élargi.

La section des accès français au Lyon-Turin a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2013. Celle-ci vise à accompagner le développement du fret ferroviaire en permettant de mener une politique forte et visible de report modal, tout en contribuant à la desserte des grandes agglomérations du sillon alpin pour les voyageurs.

Les réflexions doivent se poursuivre. Il s'agit de déterminer une programmation pertinente, afin de faire face dans la durée à l'accroissement des trafics, d'ici à l'ouverture de la section transfrontalière, prévue à l'horizon 2030, en mettant en service de façon échelonnée les tronçons nouveaux selon l'itinéraire Bas-Dauphiné, puis jusqu'en Maurienne.

Parallèlement, un observatoire des trafics et des capacités des itinéraires existants, qu'il s'agisse du fret ou du transport de voyageurs, doit être créé. Il viendra nourrir les réflexions menées en concertation avec les acteurs locaux, au sujet du Lyon-Turin, du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et du nœud ferroviaire lyonnais.

Ce projet de loi doit inclure les dispositions permettant de maintenir la dynamique globale de ce projet écologique et géostratégique dans le respect des engagements internationaux de la France. Avec cet amendement, nous souhaitons donc prévoir, dans le cadre du rapport annexé, l'aménagement des voies d'accès de l'axe ferroviaire entre Lyon et la section transfrontalière de ce tunnel de base, avant sa mise en service en 2030.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement, comme quelques autres, a pour objet le projet de section transfrontalière du Lyon-Turin ; c'est effectivement un sujet d'actualité. Toutefois, il s'agit apparemment d'un amendement d'appel : leurs auteurs ont également déposé l'amendement n° 391 rectifié *ter*, qui tend à demander un rapport sur ce sujet et que nous examinerons dans la suite de ce débat.

Mes chers collègues, les récents rebondissements politiques, bien relayés par les médias, peuvent laisser planer des incertitudes préjudiciables à la réalisation de ce projet. À mon sens, nous avons besoin non seulement d'engagements de la part de Mme la ministre, mais aussi d'éclaircissements quant à l'état des négociations menées, sur ce dossier, avec l'Union européenne et avec l'Italie.

Par ailleurs, je précise que le président du Sénat, Gérard Larcher, se rendra lundi prochain sur le chantier du Lyon-Turin, aux côtés d'un certain nombre d'élus présents dans cet hémicycle.

Je vous annonce d'ores et déjà que j'émettrai plus tard un avis favorable sur l'amendement n° 391 rectifié *ter*, même s'il s'agit d'une demande de rapport – une fois n'est pas coutume. Madame Berthet, je vous demande donc de bien vouloir retirer l'amendement n° 390 rectifié *ter*, au bénéfice de ce second amendement.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Madame la sénatrice, je vous confirme l'attachement du Gouvernement au projet du Lyon-Turin ; ce dernier a fait l'objet d'un traité avec l'Italie, ratifié par nos deux pays.

Évidemment, au-delà de la section internationale *stricto sensu*, il faut se préoccuper des accès à ce futur aménagement. Vous savez que le montant financier est très élevé : il dépasse les 10 milliards d'euros. C'est pourquoi, lors de mon récent déplacement en Savoie, nous sommes convenus d'engager un travail avec les élus quant au phasage des travaux qu'impliquent ces différents accès : c'est d'ailleurs ce qu'indique ce projet de loi dans son exposé des motifs.

Aussi, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

**M. le président.** Madame Berthet, l'amendement n° 390 rectifié *ter* est-il maintenu ?

**Mme Martine Berthet.** Madame la ministre, permettez-moi de préciser qu'il s'agit non plus d'un projet, mais d'un chantier bien engagé ! (*Mme la ministre le concède.*) Un certain nombre de kilomètres de tunnel sont déjà creusés, et nous comptons sur vous pour la poursuite de ces travaux.

Toutefois, étant donné les explications qui viennent d'être apportées, je retire mon amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 390 rectifié *ter* est retiré.

L'amendement n° 230 rectifié *nonies*, présenté par MM. Montaügé, Bérit-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Préville et Tocqueville, MM. Cabanel et Antiste, Mme Artigalas, M. Daudigny, Mme Espagnac, M. Fichet, Mmes Harribey et Jasmin, MM. Jeansannetas, Lalande, Mazuir, Tourenne, Vallini, Botrel, Kanner, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot et Lubin, M. Lurel, Mme Monier, MM. Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 50

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans ce cadre, la finalisation des chantiers en cours de mises à deux fois deux voies des routes nationales entre chaque chef-lieu de département et la métropole la plus proche constitue une priorité.

La parole est à M. Franck Montaügé.

**M. Franck Montaügé.** La performance des liaisons routières entre les territoires détermine, pour une part importante, la capacité de ces derniers à coopérer et à se développer durablement de façon complémentaire et mutuellement bénéfique. Ce postulat se vérifie sur le terrain, quand les liaisons routières entre une métropole et les villes moyennes qui l'entourent sont performantes, qu'il s'agisse d'autoroutes ou de routes à 2x2 voies.

*A contrario*, quand des liaisons de ce type n'existent pas – c'est le cas entre Castres et Toulouse –, ou quand elles sont encore loin d'être terminées – par exemple entre Auch et Toulouse –, les dynamiques de développement économique et démographique des territoires des villes moyennes, parfois chef-lieu de département – Auch est ainsi la préfecture du Gers –, s'en trouvent profondément affectées. Le développement induit par la métropole se fait alors en tache d'huile. Cette situation peut provoquer des difficultés de croissance pour les territoires qui l'accueillent et des difficultés de décroissance pour ceux qui en sont privés.

De leur côté, les villes moyennes concernées ne peuvent pas jouer le rôle moteur qui doit être le leur dans leurs zones géographiques d'influence, espaces englobant les bourgs centres avec lesquels et au profit desquels elles sont en relations. De loin en loin, d'une relation territoriale à l'autre, le défaut de liaison performante entre la métropole et le centre des villes moyennes qui l'entourent finit par déstructurer et déséquilibrer l'aménagement de grands territoires, parfois de taille départementale.

En effet, à la base de l'évolution parfois problématique de la ruralité figure très souvent la question de l'accessibilité routière à la métropole. Les orientations de rééquilibrage et d'égalité des territoires que permettent les instruments comme les schémas régionaux d'aménagement, de développement rural et d'égalité des territoires, les Sraddet, et les schémas de cohérence territoriale, les SCOT, s'en trouvent complexifiées, voire affaiblies.

Enfin, les coûts de réalisation posent question : nombre de ces chantiers sont divisés en de nombreuses tranches, et les travaux sont très étalés dans le temps. Cette méthode augmente fortement le coût total des ouvrages construits. La dépense publique est dès lors majorée, et l'on déplore un véritable gaspillage d'argent public.

Pour ces raisons, et au nom de l'intérêt général, l'État doit engager et terminer le plus rapidement possible ces chantiers routiers à fort enjeu de développement territorial.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Mon cher collègue, le programme d'investissements prioritaires sur les itinéraires existants a précisément pour vocation de privilégier la mise en œuvre rapide d'opérations concrètes, comme des déviations courtes : ainsi, il évitera le report perpétuel de réalisation des 2x2 voies.

Voilà pourquoi je vous invite à retirer cet amendement au profit de l'amendement n° 567 rectifié, dont l'examen va suivre ; ces dispositions, présentées par Jean-Claude Luche, reprennent un certain nombre d'éléments que vous proposez, et elles recevront un avis favorable de la part de la commission.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le sénateur, le désenclavement est bel et bien une priorité forte de la programmation qui vous est proposée. Pour autant, l'expérience le prouve : plutôt que de promettre, en vain, des 2x2 voies, mieux vaut mener à bien des aménagements pragmatiques, par exemple des déviations de bourgs, comme l'a dit M. le rapporteur, ou encore des crèneaux de dépassement. Dans ce cadre, il est possible de traiter précisément les points de sécurité routière qui peuvent poser des difficultés.

À mes yeux, il n'est pas pertinent de systématiser le traitement en 2x2 voies : c'est précisément la méthode qui a conduit à retarder, parfois de plusieurs décennies, la réalisation des projets.

J'émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

**M. le président.** Monsieur Montaügé, l'amendement n° 230 rectifié *nonies* est-il maintenu ?

**M. Franck Montaügé.** Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris les arguments de M. le rapporteur. Cela étant, madame la ministre, vos propos me surprennent, en tant que sénateur du Gers.

Vous laissez entendre que l'on pourrait se contenter de la situation telle qu'elle est, avec une portion de route achevée du côté de la métropole toulousaine et une autre portion du côté du chef-lieu du département du Gers. Dans l'intervalle, quelques aménagements peu onéreux suffiraient pour que tout aille bien. *(Mme la ministre proteste.)*

Si ce n'est pas ce que vous avez dit, peut-être faut-il que vous précisiez votre réponse. Bien entendu, je souhaite voir le contournement de Gimont achevé le plus rapidement possible ; il faut également que les travaux de la liaison entre Gimont et L'Isle-Jourdain soient engagés dans les meilleurs délais. Ce faisant, on achèvera enfin la liaison entre Auch et Toulouse.

Les préoccupations qui m'animent en tant que sénateur valent, très certainement, en d'autres points du territoire national. Je ne puis croire que toutes les liaisons entre les métropoles et les villes moyennes sont d'ores et déjà optimales : je vous assure que, dans le Gers, on en est loin !

Je maintiens donc mon amendement, monsieur le président.

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



**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le sénateur, cet amendement n'a pas pour objet la liaison Toulouse-Auch en particulier : vous y développer un propos général quant aux liaisons entre les villes moyennes et les métropoles. C'est à ce propos général que j'ai répondu, et je le répète : non, il ne semble pas pertinent de prévoir, systématiquement, l'aménagement de 2x2 voies. C'est bien du fait de telles promesses que nous avons abouti à des projets s'étalant sur des décennies.

Cela étant, j'ai déjà eu l'occasion de le dire : la liaison que vous évoquez précisément sera achevée avant la fin du quinquennat.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 230 rectifié *nonies*.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 567 rectifié, présenté par MM. Luche, Bonnecarrère, Capo-Canellas et Delcros, Mme Guidez, MM. Janssens, Kern, Laugier, Longeot, Louault, A. Marc et Moga et Mme Vullien, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 52

Compléter cet alinéa par les mots :

sauf si la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés

La parole est à M. Jean-Claude Luche.

**M. Jean-Claude Luche.** Si un projet de passage à 2x2 voies est abouti, c'est-à-dire si la déclaration d'utilité publique, la DUP, est prononcée et si les acquisitions foncières sont menées à bien, à l'instar des aménagements fonciers, il n'y a pas lieu de le remplacer par des aménagements ponctuels. Mieux vaut réaliser le projet dans son intégralité, tel qu'il a été soumis à l'enquête publique.

Ces aménagements ponctuels ne sauraient répondre au désenclavement nécessaire d'un territoire, étant donné la DUP prononcée. Le secteur économique et les populations des territoires concernés attendent une 2x2 voies, et des aménagements ponctuels ne sauraient répondre à leurs attentes.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Si une DUP a été prononcée pour une route à 2x2 voies, si les acquisitions foncières et les aménagements ont été menés à bien, il est évident que la 2x2 voies doit primer : en pareil cas, toutes les conditions sont réunies, et ce choix permettra un véritable désenclavement des territoires.

En conséquence, la commission émet un avis favorable sur cet amendement.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je n'ai pas en tête tous les cas de figure auxquels ces dispositions peuvent s'appliquer ; mais, quand un projet est si avancé, il n'est sans doute pas pertinent de revenir en arrière.

Voilà pourquoi je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Marc, pour explication de vote.

**M. Alain Marc.** Madame la ministre, vous ne le savez peut-être pas, mais, pour sauver la DUP de la 2x2 voies entre Rodez et Sévérac, le département de l'Aveyron a dû mettre 25 millions d'euros sur la table : avec l'autorisation de l'État, nous avons pu obtenir la maîtrise d'ouvrage.

Je connais bien ce dossier, étant, au conseil départemental, président de la commission des routes. Jean-Claude Luche, alors président du département, avant engagé ce chantier en collaboration avec la région Occitanie. Nous avons dit à l'État que le département de l'Aveyron, de concert avec la région, était prêt à déployer presque la moitié de la somme qui restait à engager au titre de cette liaison routière.

Il est évident que, lorsque les démarches administratives sont si avancées, de tels itinéraires doivent être prioritaires. En l'occurrence, ce chantier n'a pas été listé, et pour cause, aucune liste n'existe à ce jour. Avec le président du conseil départemental et la présidente de la région Occitanie, les parlementaires de l'Aveyron sont tous unis pour faire de l'axe Lyon-Toulouse une priorité.

**M. le président.** La parole est à M. Franck Montaqué, pour explication de vote.

**M. Franck Montaqué.** À mon sens, ces dispositions traduisent un réel bon sens. Au-delà de l'efficacité des infrastructures et de la pertinence des liaisons territoriales, l'enjeu, pour le citoyen, le contribuable, l'administré – appelons-le comme on le voudra –, c'est la crédibilité de la parole de l'État.

Dès lors que des études ont été menées à grands frais, qu'elles ont donné lieu à une ou plusieurs DUP, que les habitants ont cru, en toute bonne foi, que l'on engageait un chantier d'envergure, qu'un aménagement attendu à l'échelle d'un ou de plusieurs territoires verrait enfin le jour, il faut mener le travail à son terme.

J'y insiste, la crédibilité de la parole de l'État est en jeu. Par les temps qui courent, il est bon de rappeler cet impératif.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 567 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 478 rectifié, présenté par MM. A. Bertrand, Artano et Roux, Mme Laborde et MM. Gold, Léonhardt, Arnell, Collin, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 52

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Parmi ces itinéraires, la portion de la RN 88 située en Lozère est emblématique et fera l'objet d'aménagements prioritaires amenant à une mise en deux fois deux voies progressive.

La parole est à M. Éric Gold.

**M. Éric Gold.** Cet amendement vise à inscrire dans la loi les aménagements qui doivent nécessairement être mis en œuvre sur la portion lozérienne de la route nationale 88, pour engager le désenclavement de ce département hyper-rural.

La RN 88 a été consacrée grande liaison d'aménagement du territoire par le comité interministériel d'aménagement du territoire du 12 juillet 1993. L'objectif alors fixé était, à

terme, l'aménagement en 2x2 voies. Depuis lors, les réalisations sont restées très maigres, l'essentiel des travaux étant sans cesse repoussé.

Pour ce qui concerne le secteur entre l'A 75 et Langogne, l'ensemble des élus du territoire se sont entendus sur un objectif cible d'une mise à 2x2 voies sur la totalité de l'itinéraire, mais avec une définition de tronçons prioritaires acceptables financièrement et en adéquation avec les contraintes budgétaires de l'État. Pour le reste de l'itinéraire, des aménagements ponctuels sont envisageables, à condition qu'ils permettent à terme d'atteindre l'objectif cible d'une mise en 2x2 voies sur le tronçon lozérien de la RN 88.

**M. le président.** L'amendement n° 479 rectifié, présenté par MM. A. Bertrand, Artano et Roux, Mme Laborde et MM. Gold, Léonhardt, Arnell, Collin, Castelli, Gabouty, Guérini, Menonville, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 52

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Parmi ces itinéraires, la portion de la RN 88 située en Lozère est emblématique et fera l'objet d'aménagements prioritaires.

La parole est à M. Éric Gold.

**M. Éric Gold.** Il s'agit d'un amendement de repli, monsieur le président. Je le considère donc comme défendu.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** À ce sujet, j'ai eu l'occasion de rappeler à plusieurs reprises la position de la commission.

Bien sûr, nous sommes conscients de l'enclavement que subit la Lozère, comme beaucoup de départements hyper-ruraux, mais nous ne souhaitons pas que ce projet soit inscrit dans la loi : d'autres chantiers importants pourraient également y figurer, qu'ils soient prévus dans les départements voisins ou ailleurs.

Mon cher collègue, peut-être Mme la ministre pourra-t-elle vous donner des assurances, pour ce qui concerne le cas que vous évoquez.

Pour ma part, étant donné les diverses explications que j'ai pu apporter depuis le début de cette discussion, je vous invite à retirer ces deux amendements. À défaut, ils recevraient un avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** J'en suis convaincue, il faut absolument achever les itinéraires de désenclavement, en particulier l'aménagement de la RN 88 entre l'A 75 et Le Puy. Néanmoins, j'estime qu'il ne faut pas s'enfermer dans des solutions de mise à 2x2 voies.

Monsieur le sénateur, vous l'avez dit vous-même : l'aménagement dont il s'agit a été promis en 1993, et l'on voit où nous en sommes aujourd'hui... En définitive, cette promesse a retardé la réalisation d'aménagements pragmatiques, alors même que le désenclavement du territoire est une absolue nécessité.

Je vous confirme que les opérations inscrites au CPER seront poursuivies et que la RN 88 fait partie des itinéraires au titre desquels il est prévu d'accélérer les travaux de désenclavement. Mais il ne me semble pas judicieux de prévoir, pour cet axe, une mise à 2x2 voies systématique.

En tout état de cause, les travaux de la rocade ouest de Mende sont en cours et l'enquête publique relative à la déviation de Langogne doit se tenir avant la fin de l'année 2019.

J'émet donc un avis défavorable sur ces deux amendements.

**M. le président.** Monsieur Gold, les amendements n° 478 rectifié et 479 rectifié sont-ils maintenus ?

**M. Éric Gold.** Non, je les retire, monsieur le président.

**M. le président.** Les amendements n° 478 rectifié et 479 rectifié sont retirés.

L'amendement n° 991 rectifié, présenté par MM. Darnaud, Genest, Magras et Sol, Mme Berthet, MM. Gremillet, Pointereau et Bonhomme, Mme de Cidrac, M. Segouin, Mmes Chauvin et Lamure, MM. Revet, Laménie, J. M. Boyer, Duplomb et Rapin, Mmes M. Mercier, Lopez et Deromedi, MM. Perrin, Sido et Bouchet, Mme Duranton, MM. Charon, Paccaud et Savin, Mme Bruguière, M. B. Fournier, Mme Deroche, MM. Regnard et Buffet et Mmes Lassarade et Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 52

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Un effort particulier est effectué en faveur de l'aménagement et la sécurisation des routes nationales non concédées traversant tout département métropolitain dépourvu de desserte ferroviaire, autoroutière ou de route nationale non concédée à deux fois deux voies.

La parole est à M. Mathieu Darnaud.

**M. Mathieu Darnaud.** Madame la ministre, dans cette intervention, je ne vous parlerai ni de projets autoroutiers, ni de 2x2 voies, et encore moins d'infrastructures ferroviaires. Je ne vous en parlerai pas, tout simplement parce que le département que j'ai l'honneur de représenter ici ne possède aucun aménagement de cette nature.

En cela, ce territoire est un cas unique dans l'Hexagone ; il ne compte qu'une route nationale, la RN 102, qui, en 2003, lors d'un comité interministériel, a été classée « grande liaison d'aménagement du territoire ». Il s'agit là d'un axe structurant, reliant le Massif central à la vallée du Rhône, l'autoroute A 75 à l'autoroute A 7.

Au regard des enjeux pour le territoire ardéchois, qu'il s'agisse de l'attractivité, du désenclavement ou de la mobilité, il nous semble nécessaire que l'État porte une attention un peu plus soutenue à cette route nationale.

En outre – le fait est suffisamment important pour être souligné –, dans un rapport de 2012, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, la Dreal, a préconisé un total de quatorze aménagements, auxquels s'ajoutent divers chantiers annexes, destinés tout simplement à sécuriser cette artère.

Nous sommes en 2019 et nous débattons ce soir d'un projet de loi relatif aux mobilités : or aucun des travaux prévus n'a été engagé, les études ont tout juste commencé et, à ce jour, rien de décisif n'est acté par les services de l'État.

Aujourd'hui, il me semble donc essentiel qu'un territoire comme le nôtre, fort de 330 000 habitants, puisse faire l'objet d'une attention beaucoup plus vive de la part de l'État. Lorsqu'un département comme l'Ardèche n'abrite, en son

sein, ni autoroute, ni 2x2 voies, ni desserte ferroviaire, sa seule route nationale doit être classée au rang des priorités de l'État! (*M. Michel Savin applaudit.*)

**M. Jacques Grosperin.** Bravo!

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Mon cher collègue, il s'agit là d'un amendement emblématique: il a pour objet le département de l'Ardèche, que la plupart d'entre nous connaissent et qui, comme vous l'avez indiqué, a la particularité de n'avoir ni autoroute, ni voie express ni desserte ferroviaire.

De cette situation particulière, ce territoire tire sans doute une partie de son charme; mais il n'en a pas moins besoin d'aménagements routiers. Il s'agit de garantir une bonne connexion aux pôles urbains, aux services publics et aux métropoles pour les 330 000 habitants de ce département et pour tous ceux qui viennent le visiter.

Le Gouvernement peut-il prendre des engagements, quant à la priorité qui pourrait être donnée à ce territoire dans le cadre des programmes prioritaires d'investissement? Pour ce qui la concerne, la commission émet, sur cet amendement, un avis de sagesse plutôt bienveillant, tendant vers le favorable! (*Sourires.*)

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur Darnaud, je vous le confirme: la RN 102 est bien un itinéraire prioritaire. Je pense en particulier aux travaux de contournement du Teil. Vous pouvez compter sur mon engagement pour que l'on avance dans l'aménagement de cette liaison.

Aussi, cet amendement me semble satisfait, et je vous invite à le retirer.

**M. le président.** Monsieur Darnaud, êtes-vous convaincu? (*Sourires.*) L'amendement n° 991 rectifié est-il maintenu?

**M. Mathieu Darnaud.** Je ne suis absolument pas convaincu, monsieur le président! (*Nouveaux sourires.*) Et je tiens à indiquer à mes collègues où nous en sommes aujourd'hui.

Madame la ministre, la déviation du Teil ne pourra voir le jour que grâce à un accompagnement accru de la part de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Certes, vous avez pu – enfin! – trouver une solution, et je vous en remercie. Mais je rappelle que l'État, avant de se raviser, avait demandé au département de l'Ardèche d'avancer, pour cette infrastructure, la part de financement qui lui revenait!

Quoi qu'il en soit, vous évoquez la déviation du Teil, non loin de Montélimar, où commence la route nationale 102. Or, pour ma part, je vous parle des aménagements de sécurité, notamment pour la portion de cette route conduisant à l'Ardèche méridionale et à la montagne ardéchoise. Je pense notamment à l'aménagement de La Theyre: celui-ci est absolument nécessaire, car ce secteur est particulièrement accidentogène.

J'associe d'ailleurs à ces propos mon collègue Jacques Genest, élu de cette partie du territoire. À plusieurs reprises, nous avons sollicité le ministère, de concert avec notre collègue député Fabrice Brun: nous n'avons jamais obtenu de réponse, alors que la Dreal a classé ce chantier parmi les objectifs prioritaires.

J'y insiste: sur ce sujet, nous avons multiplié les réunions, avec la direction interdépartementale des routes, la DIR, avec la Dreal, avec la direction départementale des territoires, la DDT: malgré les études menées, rien de concret n'a vu le jour à l'instant où je vous parle.

Je maintiens donc mon amendement, monsieur le président.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le sénateur, je ne sais pas ce qu'il en est pour ce qui vous concerne personnellement, mais plusieurs parlementaires ont été reçus pour évoquer ces projets. Je le maintiens: dans le cadre du contournement du Teil, la construction d'un viaduc sera lancée en 2019.

En outre, j'ai bien en tête le programme des quatorze aménagements, que vous avez mentionné et qui devrait figurer dans le prochain CPER.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 991 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 254 rectifié, présenté par Mmes Sollogoub, Vullien, Dindar et Vérien, MM. Henno et Kern, Mmes Loisier, Guidez et Perrot, MM. Laugier, Luche et Delcros et Mme Billon, est ainsi libellé:

Rapport annexé, alinéa 53

Après les mots:

dans les CPER

insérer les mots:

dont la liste intégrale, tenue à jour, est annexée à la présente loi

La parole est à Mme Nadia Sollogoub.

**Mme Nadia Sollogoub.** Avec cet amendement, nous proposons d'annexer au projet de loi la liste de tous les CPER conclus au cours de la période 2015-2020. Je pense en particulier au contrat de plan qui a pour objet le département de la Nièvre et qui concerne l'achèvement de la route nationale 7 à 2x2 voies en direction de l'Allier.

Naturellement, la liste serait mise à jour régulièrement: cette mesure permettrait aux élus et aux citoyens d'avoir connaissance des différents projets pour lesquels l'État s'est engagé.

**M. le président.** L'amendement n° 269 rectifié *bis*, présenté par MM. Pointereau, Bascher, Grand, D. Laurent et Vaspard, Mmes Ramond, Dumas et Bruguière, MM. Sol et Lefèvre, Mme Durantou, MM. Fouché et Charon, Mmes Guidez, Deromedi et Troendlé, M. B. Fournier, Mme Férat, MM. Magras, Chasseing et Vogel, Mme M. Mercier, MM. Cuypers et del Picchia, Mmes A.M. Bertrand et Bories, MM. Daubresse et Panunzi, Mmes Vermeillet et Vullien, MM. Sido, Priou et Courtial, Mmes Lopez et Chauvin, MM. Laugier, Louault, Moga et Wattedled, Mme Garriaud-Maylam, MM. Morisset, Decool, Détraigne, Le Gleut, J.M. Boyer et Duplomb, Mmes Chain-Larché et Thomas, MM. Piednoir, Perrin et Raison, Mmes Noël et Primas, M. Karoutchi, Mmes Raimond-Pavero, L. Darcos et Lherbier, M. Cardoux, Mme de Cidrac, MM. Segouin,



Nougein et Laménie, Mme Gruny, M. Savary, Mmes Imbert et Bonfanti-Dossat, MM. Brisson, Babary et Gremillet et Mmes Lamure et de la Provôté, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 53

Après les mots :

dans les CPER

insérer les mots :

, dont la liste intégrale est annexée à la présente loi,

La parole est à M. Rémy Pointereau.

**M. Rémy Pointereau.** Ces dispositions ressemblent beaucoup à celles que Mme Sollogoub vient de présenter : l'objectif est de permettre aux élus locaux et aux citoyens d'avoir connaissance des différents projets figurant dans les CPER.

En effet, on s'aperçoit que, finalement, ces documents donnent lieu à de nombreux effets d'annonce. Parfois, les départements mettent eux aussi la main à la poche pour certains projets. Mais, en définitive, les chantiers sont soit retardés, soit supprimés, sans que les élus soient tenus au courant de ce qui se passe ou de la manière dont tel ou tel dossier avance.

En gravant la liste des CPER dans le marbre de la loi, on pourrait au moins savoir si ces chantiers sont réalisés à un moment ou un autre.

À ce titre, mes propos rejoignent ceux que M. Chasseing consacrait au Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, le POLT. Depuis des années, on nous annonce que plusieurs centaines de millions d'euros seront déployées pour rénover cette ligne, notamment pour supprimer des passages à niveau. Mais les travaux n'avancent pas ! La mesure que je propose nous permettrait peut-être d'obtenir enfin satisfaction.

Je rappelle que le POLT était, il y a quelque cinquante ans, la ligne la plus rapide de France. Elle s'appelait alors le Capitole et, entre Paris, Limoges et Toulouse, le trajet durait moins longtemps qu'aujourd'hui. Il faut définitivement mener à bien ces travaux, avec les financements nécessaires : il y va de l'avenir de nos territoires. (*M. Bruno Gilles applaudit.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, il est minuit. Je vous propose de prolonger nos travaux jusqu'à zéro heure trente, afin de poursuivre plus avant l'examen de ce texte.

Il n'y a pas d'opposition?...

Il en est ainsi décidé.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements n<sup>os</sup> 254 rectifié et 269 rectifié *bis* ?

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je comprends parfaitement l'esprit de ces deux amendements et puis en partager les objectifs, mais leurs dispositions posent une difficulté technique.

Dans le rapport annexé, au sein de la priorité n<sup>o</sup> 3 sur le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux, il est prévu que l'État porte un programme d'une vingtaine d'itinéraires routiers au sein des CPER, pour un montant total d'un milliard d'euros sur dix ans. Ces projets visant à améliorer la qualité de la desserte par le réseau routier national correspondent à des opérations concrètes sur les itinéraires existants, comme des déviations courtes, des aménagements de carrefours, etc.

Dans le rapport, il est précisé également que ce programme prioritaire ne se fera pas au détriment de l'avancement des autres projets contractualisés dans les CPER.

Or les CPER actuels portent sur la période 2015-2020. Il faudrait donc modifier la loi dès l'année prochaine pour tenir compte des nouveaux CPER. En outre, la liste de ces projets, qui est accessible, devrait également être actualisée dans la loi chaque fois qu'une modification serait apportée à chaque contrat, ce qui ôterait à ces CPR la possibilité d'être actualisés ou modulés à l'initiative de leurs bénéficiaires, d'ailleurs, en particulier des régions.

Techniquement, il n'est pas possible de prévoir de modifier la loi dès l'année prochaine pour prendre en compte les nouveaux CPER. Cela les figerait et produirait l'effet inverse à celui que l'on attendrait : on ne pourrait plus les actualiser et les faire évoluer.

Si je partage donc l'esprit de ces amendements et leur objectif, je rappelle que chacun peut d'ores et déjà consulter ces programmes, et que ces propositions ne correspondent pas à l'objet initial de la programmation.

Pour toutes ces raisons, je suggère le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Les dispositions de ces deux amendements posent en effet un problème technique : des centaines de projets sont incluses dans les différents contrats de plan. Elles rencontrent également une difficulté de principe, car je vois mal quel serait le sens de la contractualisation avec les régions si, finalement, la loi empêchait d'actualiser les contrats de plan, lesquels sont, je vous le confirme, des cadres vivants auxquels on est amené à ajouter des avenants.

Cela a été le cas, par exemple, pour prendre en compte la ligne Libourne-Bergerac, qui n'était pas prévue, mais où il s'est révélé urgent de réaliser des travaux. Nous avons donc été amenés à redéployer des financements au sein du contrat de plan.

Presque tous les CPER font l'objet d'ajustements de ce type. Figurer dans une liste les projets contractualisés avec les régions, ce qui nécessiterait de fait de modifier la loi, me semble une mauvaise idée.

Je propose donc le retrait de ces amendements ; à défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

**M. le président.** Madame Sollogoub, l'amendement n<sup>o</sup> 254 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Nadia Sollogoub.** Madame la ministre, vous avez bien compris l'esprit dans lequel j'ai déposé cet amendement. Je vais le retirer, mais je souhaite attirer votre attention sur un point.

Vous refusez de figer la loi, mais, si nous arrivons tous ici avec notre bout de route ou notre bout de voie ferrée, c'est parce que, même si nous avons contractualisé avec l'État, nous ne sommes pas rassurés. Si nous pouvions l'être, peut-être pas en inscrivant ces projets dans la loi, mais d'une autre manière, nos débats s'en trouveraient grandement allégés !

Madame la ministre, nous souhaitons obtenir des réponses claires et une information plus précise, parce que certains projets sont tellement étalés dans le temps que nous finissons par ne plus y croire.

Cela dit, je retire mon amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 254 rectifié est retiré.

La parole est à M. Jean-Claude Tissot, pour explication de vote.

**M. Jean-Claude Tissot.** Je souhaite évoquer le CPER 2015-2020 et un petit morceau de la RN 7, sur la Loire, qui n'est pas encore aménagé en 2x2 voies. Il s'agit du contournement de Mably et des Tuileries, un barreau de quelques kilomètres qui permettrait d'assurer la continuité entre l'A 72 et la RN 7, au sud du département de la Loire, pour rejoindre Paris.

Ce tronçon était inscrit au CPER 2015-2020, mais il n'apparaît plus aujourd'hui. Je me permets donc de vous demander où en est cette inscription.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Grand, pour explication de vote.

**M. Jean-Pierre Grand.** Madame la ministre, au sujet des CPER, vous vous souvenez peut-être de ce déjeuner que nous avons partagé en préfecture de Montpellier. Je vous avais alors demandé quelle était la situation des CPER.

Or je relis la réponse que vos services m'ont faite à propos de la pérennité de ces contrats ; je l'ai entre les mains, mais je ne vais pas la lire, car cela nous emporterait trop loin. Mais elle ne donne plus aucune garantie quant aux CPER. Je souhaite donc savoir si, entre le mois d'août et aujourd'hui, la situation a évolué.

Votre réponse indiquait que le Président de la République avait la volonté de modifier les choses. Où en sommes-nous ? Il est en effet inutile de discuter des CPER si les règles du jeu doivent changer !

**M. le président.** Monsieur Pointereau, l'amendement n° 269 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**M. Rémy Pointereau.** Je comprends tout à fait les arguments du rapporteur et de la ministre. Il est en effet problématique d'inscrire ainsi des projets qui, d'ailleurs, glissent parfois d'un contrat à l'autre. Ainsi, on retrouvera certainement dans les CPER 2020-2025 des projets qui figuraient initialement dans les CPER 2015-2020.

Je souhaite que nous obtenions des garanties sur la réalisation de ces contrats de plan. On entend en permanence des annonces – récemment encore, on parlait de 10 millions d'euros pour mettre en 2x2 voies une partie d'une route nationale ou en rénover un autre segment –, mais finalement, d'année en année, cela ne se fait pas.

Madame la ministre, nous sommes donc preneurs d'une autre solution qui permettrait de garantir la réalisation des CPER.

Mon amendement était un amendement d'appel. Je vais le retirer, car je ne souhaite pas mettre en difficulté notre rapporteur, tout vous demandant les garanties nécessaires sur ces CPER qui ne sont jamais respectés. (*Mme Nadia Sollogoub ainsi que MM. Philippe Mouiller et Daniel Laurent applaudissent.*)

Je retire donc mon amendement, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 269 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à M. Alain Marc, pour explication de vote.

**M. Alain Marc.** Je comprends les difficultés techniques qu'aurait posées l'adoption de ces amendements, puisque l'évolution des CPER aurait été rendue impossible.

Je souhaite toutefois formuler une petite remarque, qui est plus que sémantique : on parle de CPER, de contrat de plan État-région, alors que les départements, et parfois les métropoles, sont très souvent appelés à les financer au même titre que les régions. Peut-être faudra-t-il donc changer cette appellation et parler dorénavant non plus de CPER, mais de CPERD, voire de CPERDM, en ajoutant les métropoles.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** S'agissant de la RN 7, dans la Loire, je puis vous confirmer que la fin de la mise à 2x2 voies devra être inscrite au prochain contrat de plan.

Monsieur Grand, la réponse que vous avez reçue provient du ministère de la cohésion des territoires, qui vous fait part d'une réflexion globale de l'État sur ces modes de contractualisation. Le volet transport des contrats de plan relève d'une logique particulière, qui n'est pas décrite dans cette réponse. Il représente à peu près 50 % de ces contrats de plan et porte sur des montants bien plus importants que chacun des autres volets.

De fait, certains volets des contrats de plan de la génération 2015-2020 sont déjà terminés, alors que ce n'est pas le cas en ce qui concerne le volet transport. Nous pourrions réfléchir, et nous y travaillons d'ailleurs avec le ministère de la cohésion des territoires, sur l'articulation de ces volets transport avec les autres, au sein de la contractualisation entre l'État, les régions, les départements et les métropoles, ainsi que cela vient d'être souligné.

Je vous confirme que l'objectif est bien de réaliser les contrats de plan sur lesquels l'État est engagé. S'agissant du rythme, je ne peux pas vous dire que cela se fait à une vitesse exagérée, mais notre ambition est bien de terminer ces contrats de plan et d'honorer ces engagements.

**M. le président.** L'amendement n° 568 rectifié, présenté par MM. Luche, Bonnacarrère, Capo-Canellas, Delcros et Détraigne, Mme Guidez, MM. Janssens, Kern, Laugier, Longeot, Louault, A. Marc et Mizzon et Mme Vullien, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 53

Après le mot :

trafic

insérer les mots :

ou les plus accidentogènes

La parole est à M. Jean-Claude Luche.

**M. Jean-Claude Luche.** Cet amendement vise à prendre en compte la sécurité au même titre que le trafic. Des axes structurants et accidentogènes restent en attente d'une amélioration des conditions de circulation.

Il est nécessaire d'ajouter ce critère pour déterminer les projets routiers inclus dans les contrats de plan État-région, afin d'assurer une meilleure sécurité routière.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La sécurité est en effet un critère qui doit être pris en compte pour déterminer des priorités en matière d'aménagements routiers urgents.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je suis tout à fait favorable à cet ajout, ce critère est bien évidemment pris en compte pour déterminer quelles opérations sont prioritaires.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 568 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 569 rectifié, présenté par MM. Luche, Bonnecarrère, Capo-Canellas, Delcros et Détraigne, Mme Guidez, MM. Janssens, Kern, Laugier, Longeot, Louault, A. Marc et Moga et Mme Vullien, est ainsi libellé :

Alinéa 53

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Lorsque la déclaration d'utilité publique a été prononcée, et que les acquisitions et les aménagements fonciers ont été réalisés pour une mise complète à deux fois deux voies sur un itinéraire, la contractualisation dans un CPER pour une mise à deux fois deux voies doit être effectuée.

La parole est à M. Jean-Claude Luche.

**M. Jean-Claude Luche.** Lorsque toutes les démarches ont été accomplies pour une mise à 2x2 voies, le projet routier en question doit être contractualisé, afin que sa réalisation puisse débiter.

Cet amendement vise à rendre obligatoire l'inscription de la mise à 2x2 voies dans un contrat de plan État-région quand toutes les conditions précédentes sont réunies.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Nous avons déjà prévu une priorité pour les projets ayant commencé, ayant fait l'objet d'une DUP et d'acquisitions foncières, etc., en adoptant votre amendement n° 567 rectifié.

Ni la programmation ni la loi n'ont pour objectif de figer les dispositions qui doivent être comprises dans les CPER.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Le fait d'avoir prononcé une DUP sur un projet de 2x2 voies, voire d'avoir réalisé des acquisitions ou des aménagements fonciers, peut aussi déboucher sur une mise en concession, comme le montre l'exemple du tronçon Toulouse-Castres. Il me semble donc qu'inscrire un lien automatique avec les contrats de plan n'est pas approprié.

Je vous propose de retirer cet amendement ; à défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable.

**M. le président.** Monsieur Luche, l'amendement n° 569 rectifié est-il maintenu ?

**M. Jean-Claude Luche.** Non, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 569 rectifié est retiré.

Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 120, présenté par Mme Assassi, M. Gontard et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Rapport annexé

I. – Alinéa 59, première phrase

Remplacer le montant :

1,1 milliard

par le montant :

4 milliards

II. – Alinéa 60

Remplacer le nombre :

600

par le nombre :

1 600

III. – Alinéa 62

Remplacer le nombre :

350

par le nombre :

400

La parole est à M. Pascal Savoldelli.

**M. Pascal Savoldelli.** Dans le rapport annexé à l'article 1<sup>er</sup> A, est prévue la priorité de développer l'usage de mobilités moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie.

Le Gouvernement s'engage ainsi à privilégier, en zone dense, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion et accompagnera les collectivités dans leurs projets. Nous partageons ces objectifs !

Au point où nous en sommes du projet de loi d'orientation des mobilités, cependant, nous voudrions obtenir une sorte de contrat de confiance, madame la ministre, et cela passe par les moyens, en particulier lorsque l'on a écouté nos collègues présenter des amendements visant à obtenir des avancées sur leurs territoires, avec, souvent, des arguments pertinents.

En matière de moyens, l'État prévoit 1,1 milliard d'euros d'ici à 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Nous considérons que cette somme n'est pas suffisante, c'est pourquoi nous proposons qu'elle soit portée à 4 milliards d'euros, afin d'atteindre les objectifs fixés.

Notre amendement vise également à fixer à 1,6 milliard d'euros, plutôt qu'à 600 millions d'euros, la somme allouée au développement des pôles d'échanges multimodaux et des transports en commun, à maintenir les 50 millions d'euros prévus pour l'accompagnement des innovations, des nouveaux services de mobilité et des véhicules autonomes et connectés, enfin, à passer de 350 millions d'euros à 400 millions d'euros, l'enveloppe destinée à soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche.

Nous avons évoqué la question du financement au début de cette discussion, madame la ministre, et le président de la commission a raison : on ne parle pas des dépenses et des financements de nos politiques publiques qu'à l'occasion des projets de loi de finances.



Nos propositions vous permettraient d'obtenir les moyens des ambitions que vous fixez et de donner une suite concrète à ce que vous avez annoncé précédemment : les conclusions du grand débat ! (*Sourires sur les travées du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.*)

**M. le président.** L'amendement n° 753, présenté par M. Gontard, est ainsi libellé :

Rapport annexé

I. – Alinéa 59

Remplacer le montant :

1,1 milliard

par le montant :

2,15 milliards

II. – Alinéa 62

Remplacer le montant :

350 M €

par les mots :

1,4 milliard d'euros

La parole est à M. Guillaume Gontard.

**M. Guillaume Gontard.** Comme le précédent, cet amendement vise à introduire de la cohérence. Si l'on veut développer les modes actifs et répondre aux objectifs du plan Vélo qui a été annoncé récemment, il faut s'en donner les moyens. Cet amendement tend ainsi à augmenter le montant des appels à projets visant à soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche.

En effet, les 50 millions d'euros par an sur sept ans qui sont prévus ne sont pas suffisants pour que la part modale du vélo atteigne 9 % d'ici à 2024. Le présent amendement tend donc à fixer à 200 millions d'euros par an le montant des appels à projets.

Cet investissement est indispensable pour augmenter les retombées économiques directes du vélo, qui représentent déjà 4,5 milliards d'euros en France et qui pourraient aisément être décuplées si un investissement suffisant permettait de faire croître l'usage de ce mode de transport.

On estime à 5,6 milliards d'euros par an le bénéfice en matière de santé des 4,6 milliards de kilomètres parcourus annuellement à vélo. L'aspect sanitaire est donc considérable. S'agissant des seules dépenses de santé, en s'alignant sur les exemples européens, on pourrait atteindre un bénéfice proche de 15 milliards d'euros, avec un investissement national significatif et participer ainsi à la résorption du déficit de la sécurité sociale.

Nous raisonnons à long terme, mais cet objectif est clairement inscrit dans le plan Vélo, et il me semble qu'il faut lui consacrer les moyens nécessaires.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je rappelle une nouvelle fois que le choix de la commission est de ne pas augmenter artificiellement les montants prévus dans la trajectoire financière de la programmation.

L'avis de la commission est donc défavorable sur les deux amendements.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Monsieur le sénateur, je vous confirme toute l'importance que le Gouvernement attache au développement des transports en commun en site propre, c'est pour cela que nous avons annoncé le lancement d'un quatrième appel à projets.

Je vous confirme également que le vélo doit, dans mon esprit, devenir un véritable mode de transport. C'est à mon sens la première fois que ce sujet est porté au niveau gouvernemental et qu'a été annoncé par le Premier ministre un plan Vélo, qui prévoit, en particulier, un fonds Vélo de 350 millions d'euros.

Il ne s'agit évidemment pas de se substituer aux collectivités locales, qui doivent réaliser les itinéraires cyclables classiques. La présidente de la région d'Île-de-France a même indiqué que, selon elle, il n'était pas du ressort de l'État de faire des plans Vélo... Je considère quant à moi que tel est bien le cas, notamment s'agissant d'aménagements ciblés, par exemple de grandes coupures d'infrastructures ferroviaires, qui nécessitent que l'on donne un coup de pouce aux collectivités pour assurer la continuité des aménagements cyclables. C'est l'ambition que nous portons.

Est-il raisonnable de multiplier les montants par quatre ou par six ? Je ne vois pas en quoi cela donnerait de la cohérence au projet dont nous sommes en train de discuter. On pourrait aussi promettre 36 milliards d'euros de lignes à grande vitesse, comme cela s'est fait par le passé ! Vous aurez compris que telle n'est pas l'approche que j'ai choisie. Notre souhait est, au contraire, de disposer de projets de programmation réalistes que nous saurons financer.

L'avis du Gouvernement est donc défavorable sur ces deux amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

**M. Guillaume Gontard.** Madame la ministre, vous annonciez le 14 septembre 2018 que votre ambition était de tripler la part du vélo pour la porter à 9 % en 2024. Or, on voit bien, et je pense que vous pourrez nous le confirmer, que les financements prévus ne permettront pas d'atteindre cet objectif.

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** C'est absolument faux !

**M. Guillaume Gontard.** Croyez-vous réellement que l'on atteindra cet objectif ainsi ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Oui !

**M. Guillaume Gontard.** Pour ma part, j'en doute fortement.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je le crois, en effet, et beaucoup d'associations qui portent cette priorité du vélo depuis des années le croient également.

Outre le fonds Vélo, il y a les aménagements cyclables, qui sont d'abord l'affaire des collectivités. Le plan Vélo inclut également la lutte contre le vol, avec, notamment, le développement de parkings sécurisés, un forfait mobilité durable de 400 euros sans charge fiscale ni sociale pour les salariés ou le savoir rouler, au sujet duquel nous présenterons un programme d'action avec le ministre de l'éducation nationale et la ministre des sports.

Il s'agit d'un ensemble de dispositifs, et je m'en remets à l'appréciation des associations qui portent ces priorités depuis des années.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 120.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 753.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 847 rectifié, présenté par MM. Montaugé, Bérít-Débat, Dagbert et Jacquin, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et J. Bigot, Mme Bonnefoy, M. Madrelle, Mmes Prévile et Tocqueville, MM. Kanner, Cabanel, Courteau, Devinaz et Féraud, Mmes Grelet-Certenais, Guillemot, Jasmin et Lubin, MM. Lalande et Lurel, Mme Monier, MM. Raynal, Tissot et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 63

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

La disponibilité des emprises des voies ferroviaires désaffectées est assurée afin de pouvoir recevoir de futurs modes de transport.

La parole est à M. Franck Montaugé.

**M. Franck Montaugé.** Au-delà de la réalité des chiffres, le train reste indispensable dans nos campagnes. Il est un puissant vecteur de mobilité, de lien social et même d'attractivité économique. Quand elles existent, supprimer les petites lignes isole les populations.

De plus, le train est plus que jamais un moyen de locomotion d'avenir : comme les milieux urbains, les territoires ruraux aspirent à développer les transports collectifs pour limiter l'utilisation des voitures, afin de préserver l'environnement.

Qu'elles soient utilisées ou pas, les lignes de chemin de fer en zone rurale doivent être préservées, car de nouvelles technologies et techniques de transport sur voies ferrées, moins polluantes – leur bilan carbone est neutre –, moins lourdes pour la structure de voie, plus souples dans le cadencement et la gestion des passagers et plus économiques sont en passe de voir le jour.

Le concept Taxirail, développé par la start-up bretonne EXID Concept & Développement en est un exemple. Le Taxirail pourrait voir le jour industriellement d'ici à 2023.

En conséquence de ces développements prochains, et compte tenu de la volonté des collectivités locales concernées, les lignes aujourd'hui désaffectées et leurs emprises doivent être préservées lorsque cela est encore possible.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Les auteurs de cet amendement pointent certaines innovations, comme le concept Taxirail, qui permet d'utiliser des voies désaffectées pour développer une technique de transport sur voie ferrée moins polluante, moins lourde et plus économique.

La commission émet donc un avis favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Nous devons être prudents, car, dans certains cas, des emprises ferroviaires sont plus importantes que ce qui est nécessaire pour développer les innovations mentionnées.

Sur le principe, je comprends l'idée, qui rejoint les préconisations du Conseil d'orientation des infrastructures de permettre, le cas échéant, la réutilisation des emprises pour développer de nouvelles mobilités.

Je m'en remets donc à la sagesse de votre assemblée, en rappelant toutefois que nous ne sommes pas obligés, par exemple, de maintenir la totalité d'un faisceau de voies ferrées.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 847 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 95 rectifié *bis*, présenté par M. Cazabonne et les membres du groupe Union Centriste, est ainsi libellé :

Rapport annexé, alinéa 64

Compléter cet alinéa par les mots :

, notamment via un soutien à la filière hydrogène dans l'usage des mobilités quotidiennes et marchandes dans l'objectif de la neutralité carbone prévue en 2050

La parole est à M. Jean-François Longeot.

**M. Jean-François Longeot.** L'objet de cet amendement est de soutenir la filière hydrogène dans la transformation de nos mobilités.

Nous avons eu ici, le 19 mars dernier, un débat très intéressant sur l'hydrogène, qui est une énergie d'avenir.

Je vous rappelle que le Gouvernement a assigné à la France l'objectif ambitieux d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Pour cela, il est nécessaire que le système énergétique évolue afin que les énergies consommées sur le territoire français n'émettent plus de gaz à effet de serre.

Stocker l'hydrogène permettrait de stocker des énergies renouvelables, ce qui constituerait une avancée majeure dans la transition écologique et solidaire annoncée et largement attendue.

Outre la transition écologique, promouvoir la filière hydrogène offrirait une possibilité de reconversion importante et crédible à notre économie et à nos usines. Promouvoir l'hydrogène permettrait à notre pays de rattraper son retard en la matière.

Dans un rapport publié l'année dernière, le cabinet McKinsey soulignait que la filière de l'hydrogène pourrait atteindre 40 milliards d'euros de chiffre d'affaires et représenter plus de 150 000 emplois. Ces investissements bénéficieraient à la production industrielle française, donc européenne, lui ouvrant des perspectives à l'exportation de 6 milliards d'euros annuels.

Telles sont les raisons pour lesquelles le groupe Union Centriste est très attaché à cet amendement.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sait que la filière hydrogène est une filière d'avenir dans le secteur des transports, comme nous l'avons vu en matière de bus ou de train. Nous devons en effet nous engager pleinement et fournir les efforts suffisants pour ne pas perdre notre avance dans la recherche sur le sujet.

Afin de poursuivre dans le sens de l'innovation et de la mise en œuvre de moyens de ce type, l'avis de la commission sur cet amendement est donc favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Là encore, j'attire votre attention sur un point, mesdames, messieurs les sénateurs.

Je suis favorable au développement de l'hydrogène ; nous avons, du reste, lancé un plan hydrogène en juillet dernier, comprenant notamment un volet consacré à la mobilité. Je voudrais juste souligner que ce plan n'est pas financé par l'Afitf.

Sous cette réserve, et dès lors qu'il est bien compris par tout le monde que nous ne mettons pas à la charge de l'Afitf des investissements qui sont, à l'heure actuelle, soutenus par d'autres dispositifs, je m'en remets à la sagesse de votre assemblée.

**M. le président.** La parole est à Mme Nelly Tocqueville, pour explication de vote.

**Mme Nelly Tocqueville.** Nous voterons cet amendement, car la filière hydrogène mérite d'être soutenue. Je rappelle que la France et l'Allemagne sont actuellement leaders dans ce secteur en matière de recherche et développement. Si nous n'y consacrons pas les moyens appropriés, nous serons très vite dépassés, en particulier par la Chine.

Il serait regrettable que nos savoir-faire ne nous permettent pas de développer cette filière comme elle doit l'être. Je rappelle que, en Allemagne, l'hydrogène est déjà au point et très utilisé, en particulier dans le secteur des chemins de fer. Nous devrions prendre exemple sur nos voisins.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 95 rectifié *bis*.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 293 rectifié *bis*, présenté par MM. Chaize, Savary, Magras et Daubresse, Mmes Berthet et Duranton, MM. Bizet, Paccaud et Le Gleut, Mme Bruguère, M. de Nicolaÿ, Mme Lassarade, M. Priou, Mmes de Cidrac et Deromedi, MM. Bonhomme, Milon, Vogel et Laménie, Mme Lanfranchi Dorgal et M. Revet, est ainsi libellé :

Rapport annexé, après l'alinéa 64

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

L'État soutient le développement de la végétalisation des infrastructures de la mobilité, qui a un impact positif sur la qualité de l'environnement, la santé publique et la qualité de vie.

La parole est à M. Patrick Chaize.

**M. Patrick Chaize.** Cet amendement a pour objet d'insérer une sixième priorité, intitulée « Développer les infrastructures végétales », dans les programmes d'investissement du rapport annexe à la loi d'orientation des mobilités.

C'est une manière de s'assurer que les projets de mobilité tiennent compte du végétal et que les infrastructures vertes soient envisagées comme des réponses essentielles pour relever les défis environnementaux et urbains actuels.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je vois qu'il s'agit de la version rectifiée de l'amendement !

Cet objectif est important. Nous en sommes tous convaincus, nous devons soutenir le développement des infrastructures végétales dont l'impact est positif sur l'environnement et la santé publique, sans même évoquer la biodiversité.

La commission émet donc un avis favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** Je soutiens naturellement la biodiversité en général et la végétalisation des infrastructures en particulier, mais il me semble que, s'il s'agit d'une ambition louable, l'introduction d'une obligation généralisée de végétalisation des infrastructures de mobilité pourrait méconnaître un certain nombre de situations qui ne le permettent pas, pour des raisons fonctionnelles, voire de sécurité.

Le Gouvernement demande le retrait de cet amendement, faute de quoi il émettrait un avis défavorable.

**M. le président.** Monsieur Chaize, l'amendement n° 293 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**M. Patrick Chaize.** Oui, je le maintiens, monsieur le président.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Gabouty, pour explication de vote.

**M. Jean-Marc Gabouty.** En cette heure avancée, je peine peut-être à comprendre, mais entre la végétalisation des infrastructures et les infrastructures végétales, parle-t-on vraiment de la même chose ? Les infrastructures végétales sont peut-être un autre concept.

Quant à la végétalisation des infrastructures, elle me semble en bonne voie, si j'en crois les infrastructures de la SNCF, dont certaines gares sont très largement végétalisées ! *(Sourires.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 293 rectifié *bis*.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 838 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Bignon, Capus, Chasseing, Decool, Guerriau, Lagourgue et A. Marc, Mme Mélot, MM. Wattlebled et Cuyppers, Mme Lherbier, MM. Henno, Daubresse, Fouché et Malhuret, Mme Létard et M. Bascher, est ainsi libellé :

Rapport annexé

I. – Alinéa 66

Après le mot :

marchandises

insérer les mots :

notamment en zone urbaine,

II. – Alinéa 67, première phrase

Après le mot :

permettre

insérer les mots :

de mettre en œuvre des logistiques massifiées et durables au cœur des agglomérations,

III. – Alinéa 68

1° Après le mot :



maritimes

insérer les mots :

et de leur *hinterland*

2° Après le mot :

ferroulage,

insérer les mots :

et des solutions multimodales entre la mer et le fleuve

La parole est à M. Jérôme Bignon.

**M. Jérôme Bignon.** Cet amendement a pour objet d'encourager les acteurs, par quatre ajouts au texte, à utiliser au mieux le réseau d'infrastructures existant et notamment la complémentarité offerte par le transport fluvial et le transport maritime.

Il vise également à faire entrer les marchandises en zone urbaine, à permettre la mise en œuvre de logistiques massifiées au cœur des agglomérations et à faire le lien entre le maritime et son *hinterland*.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Ces précisions vont dans le bon sens pour renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

La commission émet donc un avis favorable.

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

**Mme Élisabeth Borne, ministre.** En effet, les précisions qui sont apportées sur la logistique urbaine, les *hinterlands* ou les solutions multimodales permettent une expression plus complète des enjeux, que je partage.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 838 rectifié *quinquies*.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Mes chers collègues, nous avons examiné 73 amendements au cours de la journée ; il en reste 787.

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

6

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 20 mars 2019, à quatorze heures trente et le soir :

Suite du projet de loi, modifié par lettre rectificative, d'orientation des mobilités (procédure accélérée ; texte de la commission n° 369, 2018-2019).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

*(La séance est levée le mercredi 20 mars 2019, à zéro heure trente.)*

*Direction des comptes rendus*

ÉTIENNE BOULENGER

## QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

### *Ordonnance sur la coopération agricole*

N° 0708 – Le 21 mars 2019 – **Mme Christine Lanfranchi Dorgal** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'ordonnance sur la coopération agricole dont le projet a été annoncé le 18 janvier 2019 et dont la publication est attendue en avril.

Dans le Var, on compte 72 coopératives, unions et société d'intérêt collectif agricole (SICA) et 72 coopératives d'utilisation du matériel agricole (CUMA) dans cinq filières.

Elles réalisent 338 millions de chiffre d'affaires et emploient 1 080 salariés équivalent temps plein.

Au niveau national les chiffres sont tout aussi significatifs, voire plus. Trois agriculteurs sur quatre adhèrent au moins à une coopérative. Cela montre la confiance qu'ils placent dans ce modèle économique.

En la gouvernant et en étant actif en son sein, ils se protègent mais ils protègent aussi les plus fragiles d'entre eux, ils maintiennent une ruralité vivante sur tous les territoires.

Elle s'inquiète de la décision qu'il a prise de changer ce modèle, en assimilant le contrat coopératif à un contrat commercial.

En agissant ainsi, on nie les valeurs, l'esprit et les fondements des coopératives. Les « financiariser » revient à rompre le sain équilibre entre l'associé coopérateur et sa coopérative.

Aussi elle lui demande pourquoi vouloir à tout prix changer ce qui fonctionne et ce qui fédère. Elle lui demande également s'il va continuer à accentuer la fracture territoriale.

### *Nécessité de reconnaissance des auxiliaires de vie*

N° 0709 – Le 21 mars 2019 – **Mme Martine Berthet** attire l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur la situation inquiétante de certaines structures d'aide à domicile en milieu rural (ADMR) françaises confrontées à une baisse importante du nombre d'auxiliaires de vie.

La dégradation des conditions de travail de ces derniers conduit à une inquiétante baisse des effectifs. L'ADMR de Bozel en Savoie est, par exemple, confrontée au départ de 26 auxiliaires de vie sur 30, sans qu'il ait été possible de les remplacer, générant depuis une absence de prise en charge des bénéficiaires.

Ces départs s'expliquent notamment par le planning à la minute, source de beaucoup de stress et de précipitation. Parallèlement, la rémunération n'est pas attractive alors même que cette profession a de lourdes responsabilités. En Savoie, particulièrement en Tarentaise, la question de la rémunération est d'autant plus primordiale que le coût de la vie en station est important mais aussi car cette vallée connaît une situation de quasi plein emploi.

En outre, le montant des frais kilométriques n'est pas adapté à nos zones montagneuses où les déplacements se comptent en temps et non en kilomètres, d'autant que ceux-ci ne sont désormais plus pris en compte pour les trajets retour.

À l'heure où le maintien à domicile des personnes dépendantes devrait être une priorité nationale et alors que les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes sont surchargés, il est indispensable et très urgent de reconsidérer le mode de recrutement, la rémunération et les conditions de travail des auxiliaires de vie.

Aussi, elle demande au Gouvernement quelles mesures celui-ci entend prendre pour répondre à cette situation de crise.

#### *Enjeux de la mobilité*

N° 0710 – Le 28 mars 2019 – **Mme Anne-Marie Bertrand** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur l'enjeu de la mobilité. Elle est un levier majeur pour libérer des énergies, rapprocher les lieux de vie des bassins d'emploi, lutter contre l'exclusion sociale et bien sûr protéger notre environnement.

La métropole Aix-Marseille-Provence répond à ses enjeux et la pertinence de son agenda des transports est reconnue par l'État. Face à des besoins recensés qui atteignent 3,5 milliards d'euros d'ici à 2025 et 12 milliards d'euros sur les vingt prochaines années, ces projets sont prêts à être déployés, seuls manquent les moyens financiers.

Le conseil départemental des Bouches-du-Rhône soutient déjà ce développement des transports dans des proportions inédites, avec un effort de 300 millions d'euros au titre du plan départemental 2016-2020, dont plus de 80 % sont déjà engagés.

La présidente du département et de la métropole Aix-Marseille-Provence a demandé à plusieurs reprises à l'État que ce territoire soit doté d'un levier financier fiscalisé, inspiré de celui qui soutient aujourd'hui le Grand Paris Express. Ce type de mécanisme implique la création d'un établissement public dédié, associant l'État à sa gouvernance et ayant pour mission de mobiliser des financements.

Elle lui demande si la création de cet outil, nécessaire au bon développement du département, peut être espérée prochainement.

#### *Délai de délivrance des certificats de nationalité française pour les Français nés et établis hors de France*

N° 0711 – Le 28 mars 2019 – **M. Ronan Le Gleut** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur le délai excessif d'obtention d'un certificat de nationalité française (CNF) pour les Français nés et établis hors de France. Ce délai était de dix-huit mois en 2007, délai alors considéré comme anormalement long.

Ce délai excessif trouvait son origine dans la multiplication de demandes injustifiées de CNF de la part de l'administration, ces demandes étant passées entre 2004 et 2006 de 9 463 à 36 175, sans que les effectifs du tribunal d'instance du 1<sup>er</sup> arrondissement de Paris aient été renforcés.

Grâce à la désignation de dix nouveaux agents, auxquels s'ajoutait un regroupement géographique de l'ensemble des tribunaux d'instance parisiens, le délai moyen de délivrance des CNF fut réduit à douze mois.

Aujourd'hui, le pôle monde du tribunal d'instance de Paris annonce un délai moyen de trente-six mois pour le traitement d'un dossier de demande de CNF. L'attention de la direction des services judiciaires a été appelée sur la nécessité de renforcer les moyens humains.

C'est pourquoi il souhaiterait savoir quels moyens humains et matériels vont être mis en œuvre et quelles pistes de tous ordres peuvent être explorées, pour réduire ce délai inadmissible et discriminatoire envers les Français nés et établis hors de France et le ramener dans toute la mesure du possible au délai de douze mois qui avait été atteint.

#### *Indemnités de fonction des exécutifs des syndicats intercommunaux et mixtes*

N° 0712 – Le 28 mars 2019 – **M. André Reichardt** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur le régime indemnitaire des élus délégués dans les syndicats intercommunaux.

En effet, l'article 42 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, a posé le principe de la gratuité des fonctions de délégué dans tous les syndicats intercommunaux, les syndicats mixtes « fermés » et les syndicats mixtes « ouverts » et a profondément modifié les règles d'attribution d'indemnités de fonction aux exécutifs des syndicats intercommunaux et de certains syndicats mixtes.

En vertu de ce dispositif, les présidents et viceprésidents des syndicats intercommunaux « dont le périmètre est inférieur » à celui d'une communauté ou d'une métropole n'ont donc plus le droit de percevoir leurs indemnités de fonction. Seuls les exécutifs des syndicats intercommunaux « dont le périmètre est supérieur » à celui d'une communauté ou d'une métropole peuvent continuer à en percevoir. Le même article 42 de la loi NOTRe supprime la possibilité de verser des indemnités de fonction aux présidents et viceprésidents des syndicats mixtes associant exclusivement des collectivités territoriales (communes, départements, régions) et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Les difficultés de mise en œuvre de ce dispositif ont temporairement été réglées par la loi n° 2016-341 du 23 mars 2016 relative à l'exercice des mandats, laquelle a repoussé la suppression de ces indemnités au 1<sup>er</sup> janvier 2020 et a rétabli de manière rétroactive le dispositif antérieur, jusqu'à cette échéance.

À l'approche de cette date butoir, force est de constater que ces difficultés demeurent et ce, avec davantage d'acuité encore depuis le redécoupage de 2017, en ce que la taille des EPCI a largement augmenté et que beaucoup sont devenus plus grands que le périmètre des syndicats intercommunaux.

Nombreuses sont donc les interrogations des élus locaux concernés, qui s'investissent au quotidien afin de maintenir un service de proximité, notamment en matière scolaire et de gestion forestière. Les élus locaux, et particulièrement en milieu rural, exercent déjà leurs fonctions de manière désintéressée vu les montants d'indemnité qu'un maire ou un adjoint d'une commune de petite taille peut recevoir.

Cette distinction de traitement en fonction de la taille du syndicat risque de désengager davantage de la vie politique locale les citoyens aspirant à exercer des mandats et contribuera de fait à l'affaiblissement du monde rural.

Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour remédier à cette situation.