

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

275^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du vendredi 16 juin 2023

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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME NAÏMA MOUTCHOU

1. Services express régionaux métropolitains (p. 6101)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 6101)

Article 1^{er} (*suite*) (p. 6101)

Amendement n° 240

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

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports

Amendements n°s 5, 51, 88, 130, 193, 194, 244, 173, 111

Article 1^{er} *bis* (p. 6104)

Amendements n°s 206, 208

Sous-amendement n° 409

Amendements n°s 248, 249, 115, 250, 116, 204, 209, 251, 252, 253

Article 2 (p. 6105)

Amendements n°s 177, 176, 104, 202 rectifié, 210 rectifié, 27, 211 rectifié, 96, 212

Sous-amendement n° 336

Amendements n°s 255, 118, 256, 195 rectifié, 257, 97, 161, 21, 92, 2, 175, 28, 258, 93, 120, 71

Après l'article 2 (p. 6112)

Amendements n°s 198, 35

Sous-amendement n° 338

Amendements n°s 24, 162, 179, 69, 125 rectifié, 3, 6, 37, 145

Article 2 *bis* (p. 6117)

Amendements n°s 138, 178 rectifié, 270, 141, 142, 260, 143, 139

Article 3 (p. 6119)

Amendements n°s 180, 166

Sous-amendement n° 335

Amendements n°s 42, 70, 72, 165, 263

Articles 3 *bis* et 3 *ter* (p. 6120)

Article 4 (p. 6120)

Amendement n° 181

Article 5 (p. 6121)

Amendement n° 182

Article 5 *bis* (p. 6121)

Avant l'article 5 *ter* (p. 6121)

Amendement n° 144

Article 5 *ter* (p. 6121)

Amendements n°s 136, 137 rectifié

Après l'article 5 *ter* (p. 6121)

Amendements n°s 132, 43, 159, 7, 44, 99, 183, 185, 199, 201

Article 6 (p. 6124)

Amendement n° 200

Titre (p. 6124)

Amendement n° 268

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 6124)

M. Pierre Cazeneuve (RE)

M. Pierre Vatin (LR)

Mme Aude Luquet (Dem)

M. Vincent Thiébaud (HOR)

M. Guy Bricout (LIOT)

M. Sébastien Peytavié (Écolo-NUPES)

M. Gérard Leseul (SOC)

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES)

M. Pierre Meurin (RN)

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 6126)

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur

M. Clément Beaune, ministre délégué

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 6126)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE MME NAÏMA MOUTCHOU

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS

Suite de la discussion d'une proposition de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains (n^{os} 1166, 1290).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

Mme la présidente. Ce matin, l'Assemblée a commencé la discussion des articles de la proposition de loi, s'arrêtant à l'amendement n^o 240 à l'article 1^{er}.

Article 1^{er} *(suite)*

Mme la présidente. Je suis saisie de deux demandes de scrutin public : sur l'amendement n^o 111 par le groupe Rassemblement national, et sur l'article 1^{er} par le groupe Renaissance.

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

L'amendement n^o 240 de M. Pierre Meurin est défendu.

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

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

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

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports. Même avis.

(L'amendement n^o 240 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 5.

M. Gérard Leseul. J'aurais aimé pouvoir le retirer à la lumière des débats qui se sont tenus en fin de matinée et de l'adoption des amendements identiques n^{os} 114 et 135, mais, à la relecture de ces derniers, il m'apparaît que la logique défendue n'est pas tout à fait la même : l'amendement n^o 5 me semble mieux rédigé, dans la mesure où, s'agissant des plans de financement, il fait référence au contrat opérationnel de mobilité, et non à la proposition initiale faite par la région et les autorités compétentes.

Mon amendement me semblant donc plus formel que les deux sur lesquels vous avez émis un avis favorable ce matin, monsieur le ministre délégué, mes collègues me pardonneront de le maintenir, afin que nous puissions débattre de cette question.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Votre demande est non seulement satisfaite par l'adoption des excellents amendements identiques sur lesquels Mme Arrighi et moi-même avons travaillé, mais le sera également par l'adoption de l'amendement n^o 159 de M. Valence que nous examinerons tout à l'heure et qui prévoit que « le Gouvernement remet au Parlement un rapport annuel faisant état de l'engagement financier de l'État en faveur des projets de services express régionaux métropolitains » (Serm). Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

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

M. Gérard Leseul. Je maintiens mon amendement : si j'avais bien conscience qu'il pouvait être considéré comme superfétatoire au vu des amendements adoptés juste avant la pause, il apparaît clairement qu'il ne l'est pas complètement, puisque vous mentionnez un amendement qui sera examiné ultérieurement mais dont l'adoption n'est pas encore acquise.

(L'amendement n^o 5 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 51 et 88.

L'amendement n^o 51 de Mme Christelle Petex-Levet n'est pas défendu.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je le reprends, madame la présidente.

Mme la présidente. Allez-y, cher collègue.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il est le fruit du travail de la commission, qui a mis en évidence la volonté partagée de supprimer la nécessité de passer par un décret en Conseil d'État sur cette question importante des Serm. Je souligne en effet humblement que la commission a en quelque sorte fait le travail du Gouvernement en prévoyant dans la loi les dispositions qui pourraient figurer dans le décret. Voilà pourquoi je tenais à reprendre l'amendement de Mme Petex-Levet, sur lequel j'émettrai donc un avis favorable, comme d'ailleurs sur l'amendement identique n° 88.

Mme la présidente. L'amendement n° 88 de M. Antoine Villedieu est en effet défendu.

Quel est l'avis du Gouvernement sur ces amendements identiques ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Tout aussi humblement, le pouvoir réglementaire s'incline bien volontiers, le pouvoir législatif ayant excellemment rempli son rôle.

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

M. Pierre Vatin. Il me semble effectivement très important de sécuriser les Serm dans la loi et de faire en sorte qu'ils soient toujours définis en référence à celle-ci.

(Les amendements identiques n°s 51 et 88 sont adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 130 de M. Antoine Villedieu est défendu.

(L'amendement n° 130, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Rome, pour soutenir les amendements n°s 193 et 194, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Sébastien Rome. Pourquoi se limiter à dix Serm pour l'ensemble du territoire ? Il s'agit certes d'un objectif minimal, mais, dès lors que la France compte vingt-deux métropoles, nous proposons, avec l'amendement n° 193, de prévoir la création d'un Serm dans au moins vingt d'entre elles – ou quinze, aux termes de l'amendement de repli n° 194. Une telle ambition permettrait, dans la continuité de nos travaux de ce matin, d'inclure les quatorze communautés urbaines dans le dispositif. Nous pourrions ainsi mailler l'ensemble du territoire français et envoyer un signal fort encourageant tous les acteurs à se mobiliser et à créer des services express régionaux métropolitains.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. La commission a décidé de retenir la formulation « au moins dix », précisément pour laisser ouverte la possibilité de fixer des objectifs encore plus ambitieux. Pour définir cette borne minimale, nous nous sommes appuyés sur les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), qui préconise la constitution d'une douzaine de Serm. Par ailleurs, vous avez raison de souligner qu'au vu des enjeux évoqués ce matin, le champ de la proposition de loi dépasse le cadre des seules métropoles – c'est même tout l'objet des services express régionaux métropolitains.

Votre demande étant satisfaite, je demande le retrait des deux amendements.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je prendrai un instant pour répondre, car nous n'avons pas encore abordé le nombre de Serm envisagé. Nous pouvons nous appuyer sur deux références importantes : l'étude conduite par SNCF Réseau à la fin de l'année 2020, qui évoquait une douzaine de projets, et le travail du COI, mené sur un périmètre sensiblement similaire, qui avance un ordre de grandeur comparable. Dans la mesure où je ne suis pas favorable à ce que nous figions les choses, il ne me paraîtrait pas pertinent de débattre longuement du nombre de Serm : nous devons, au contraire, rester le plus ouverts possible.

L'objectif d'« au moins dix » Serm fixé en commission me semble donc constituer une bonne base. Si la première vague comptera probablement une douzaine de projets, nous ne fermerons pas la liste pour autant – je ne sais pas si vos amendements sont des amendements d'appel, mais je saisis cette occasion pour répondre à cette préoccupation, qui émerge dans plusieurs régions et métropoles. Il est prévu, sur la base des crédits alloués dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER) et de la présente proposition de loi – qui, je l'espère, sera adoptée –, que les métropoles et les régions concernées présentent leurs projets à la fin de l'année, voire dès l'automne, étant entendu qu'aucune fermeture de guichet n'interviendra : il sera toujours possible d'examiner un projet ne figurant pas sur les listes initiales. Les choses sont ouvertes.

Sans doute les projets seront-ils déployés par vagues : il faut expliquer clairement que les moyens financiers, et surtout opérationnels, disponibles ne permettront pas de tout faire d'un coup. La première vague, je le disais, inclura probablement une douzaine de projets. Ensuite, si, comme je l'espère, tout se passe bien, d'autres pourront voir le jour.

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

M. Pierre Meurin. Nous, élus du Rassemblement national, avons un peu de mal à croire qu'on puisse créer dix Serm en dix ans, d'où ma question, monsieur le ministre délégué : dès lors que le coût et le calendrier de déploiement du Grand Paris Express (GPE) ont dérapé – ce qui est compréhensible dans une certaine mesure, ma question n'est nullement polémique –, comment envisager que la future Société des grands projets, qui verra le jour si ce texte est adopté, sera capable de déployer dix Serm en dix ans, tout en tenant compte des particularités locales ? Le président de la Société du Grand Paris (SGP) a lui-même indiqué qu'il ne pourrait pas libérer d'effectifs avant trois ans. À ce délai s'ajoutent le temps de la concertation avec les collectivités locales et la durée de négociation des contrats. Comment sera-t-il possible de mettre en service dix Serm en dix ans ? Voilà pourquoi nous souhaitons supprimer l'alinéa 10 : ces délais nous paraissent intenable, il ne nous paraissait pas souhaitable de fixer un objectif irréaliste dans la loi.

Je souhaitais par ailleurs interroger M. Valence sur un autre point, mais peut-être pourriez-vous m'éclairer, monsieur le ministre délégué : au vu du coût du GPE – 35 milliards d'euros au lieu des 22 milliards prévus initialement –, comment le COI peut-il estimer à seulement 17 milliards le coût de la réalisation de dix Serm supplémentaires ? Je pose ces questions importantes sans esprit de polémique : les réponses m'intéressent, tout simplement.

Mme la présidente. Merci, monsieur le député, même si vous ne vous en êtes pas exactement tenu au contenu des amendements.

La parole est à Mme Manon Meunier.

Mme Manon Meunier. Je soutiens les amendements défendus par mon collègue Sébastien Rome. Il me semble en effet inévitable de fixer un objectif d'au moins vingt – ou quinze, dans l'amendement de repli – Serin, car les problèmes de mobilité se posent dès aujourd'hui à nos concitoyens, en particulier dans les territoires ruraux. Ils créent d'ailleurs de très grandes inégalités, se déplacer à bas coût étant, du fait de l'explosion du prix de l'essence, devenu difficile dans certaines zones, comme dans ma circonscription, en Haute-Vienne. Un service public de transport devrait donc être développé, dans ces zones rurales, afin d'offrir une solution alternative à leurs habitants.

Par ailleurs, la transition écologique s'impose et nous impose de nous fixer des objectifs forts et ambitieux. Or, chacun sait que, si nous nous limitons à lancer douze projets en dix ans, ce sont, une nouvelle fois, les grandes métropoles qui en bénéficieront les premières: la Haute-Vienne, qui se trouve dans la diagonale du vide, ne sera pas prioritaire. Or je souhaite que le transport public se développe dans ma circonscription. Je soutiens donc ces amendements. Je crois que nous sommes plusieurs députés, élus dans des territoires ruraux, à partager cette volonté. Nous devons donc fixer des objectifs plus ambitieux.

Sachez en outre que, dans plusieurs métropoles et territoires, des associations se sont constituées autour de tels projets. Je pense notamment au collectif défendant le projet Tram-train limousin, en Haute-Vienne, dont je remercie les membres, qui nous ont aidés à rédiger les amendements déposés sur ce texte. Reprenant le projet de cheminots MétroLim, ils ont conçu un système de tram-train à même de couvrir l'ensemble du territoire, y compris les zones rurales. Nous devons nous fixer dès à présent des objectifs ambitieux afin que l'ensemble du pays soit desservi.

Mme la présidente. Veuillez conclure, chère collègue.

Mme Manon Meunier. Rappelons en effet que le rail est déjà là, que les occasions existent et que nous devons les saisir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Nous abordons un débat plus large que le champ des seuls amendements, mais important. J'entends deux types de remarques assez différentes: d'un côté, l'inquiétude de nous voir nous fixer des objectifs trop rapides et ambitieux, compte tenu des moyens techniques et opérationnels à notre disposition; de l'autre, l'idée qu'il faudrait montrer une ambition encore plus forte.

M. Sébastien Rome. Ce n'est pas pour rien que nous n'appartenons pas au même groupe!

M. Clément Beaune, ministre délégué. Cela tombe bien, en effet. Je m'efforcerai de vous répondre, non pas conjointement – je ne me permettrais pas de formuler les choses ainsi (*Sourires*) –, mais le plus précisément possible.

D'abord, monsieur Meurin, s'il est vrai que nous nous inspirons évidemment de l'expérience acquise avec le Grand Paris Express, y compris de la compétence de la SGP – qui devrait devenir la Société des grands projets –, il ne s'agit pas de répliquer les choses à l'identique: le projet

du GPE englobe quatre lignes de métro entièrement nouvelles, une ligne de métro prolongée de plus de sept stations et des investissements très lourds. Nous ne retrouverons pas forcément le même schéma ni la même ampleur partout en France: des adaptations seront apportées. Voilà pour le premier point: les comparaisons entre la région francilienne et le reste de la France ne sont pas totalement pertinentes ou évidentes.

Deuxièmement, il aura fallu seulement une douzaine d'années pour mener à bien le Grand Paris Express alors que ce projet représente un niveau d'infrastructures et de travaux considérable. En effet, il a été lancé de façon concrète au début de la décennie 2010 et nous inaugurerons l'an prochain le prolongement de la ligne 14 – première ligne concernée. Il faudra un peu plus de temps pour déployer d'autres chantiers. D'ici à la fin de la décennie, quatre nouvelles lignes seront en service.

Au vu de cette expérience, et compte tenu du fait que les investissements devraient être un peu moins importants, les autres projets me semblent crédibles. Je suis convaincu que, avec de l'ambition et de la volonté mais aussi avec l'engagement des collectivités, nous sommes en mesure, sinon de les mener à bien au cours de cette décennie, du moins de commencer à les développer.

J'ajoute que, même si nous définissons aujourd'hui un cadre budgétaire et juridique afin de pouvoir progresser, nous ne partons pas de zéro. J'ai évoqué – comme vous, d'ailleurs, monsieur Meurin – des études conduites par SNCF Réseau ou même lancées à l'initiative de collectivités. Ainsi, les projets de Lille, de Bordeaux – où je me suis rendu la semaine dernière – de Nantes ou de Toulouse sont assez avancés.

Oui, nous devons nous fixer cet objectif, certes ambitieux mais crédible et réaliste.

S'agissant du nombre de projets – la question évoquée par les députés de La France insoumise –, contentons-nous déjà d'en faire aboutir une bonne douzaine. Cependant, comme je vous le dis depuis ce matin, je ne prétends pas que ce dispositif réponde à tous les besoins liés à l'accessibilité et aux transports.

Mme Meunier a donné l'exemple de la Haute-Vienne. Je signale – même si, j'en conviens, d'autres questions peuvent se poser – que des moyens sont mis pour la ligne reliant ce département à Paris.

M. Guillaume Kasbarian. Vous pourriez aussi penser à la ligne Paris-Chartres!

M. Clément Beaune, ministre délégué. Bien sûr, monsieur le président Kasbarian, j'essaierai d'évoquer le plus possible la situation de Chartres au cours de ce débat qui doit nous réunir pendant encore quelques heures!

Des investissements sont donc toujours prévus pour d'autres projets que les transports express régionaux (TER) métropolitains.

Des élus locaux de Tours, toutes sensibilités politiques confondues, m'ont contacté pour me signaler que, même si leur ville n'a pas été identifiée comme prioritaire, ils avaient mûri un projet. Nous l'examinerons évidemment, comme nous en étudierons bien d'autres.

En résumé, les termes choisis – « au moins dix » projets – offrent de la flexibilité, notre ambition est claire et des travaux sont engagés. L'ambition est immense. Mobilisons les crédits, comme nous le faisons avec les plans État-région, et créons les outils qui nous permettent d'avancer du point de vue juridique et opérationnel. Plus nous obtiendrons de succès, plus je serais ravi et plus nous mettrons à disposition les financements nécessaires.

(Les amendements n^{os} 193 et 194, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 244 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n^o 244, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur les amendements identiques n^{os} 206 et 208 ainsi que sur les amendements identiques n^{os} 204 et 209, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

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

L'amendement n^o 173 de M. Sylvain Carrière est défendu.

(L'amendement n^o 173, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Mathilde Paris, pour soutenir l'amendement n^o 111.

Mme Mathilde Paris. Il vise à rendre éligibles les chefs-lieux départementaux aux services express régionaux métropolitains. En effet, les sous-préfectures – situées par exemple dans des départements ruraux – sont parfois excentrées et difficilement accessibles. Or il me semble indispensable de garantir à nos concitoyens l'accès aux services de l'État ainsi qu'aux services de santé concentrés dans ces chefs-lieux.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 111.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 24 |
| Nombre de suffrages exprimés | 23 |
| Majorité absolue | 12 |
| Pour l'adoption | 4 |
| contre | 19 |

(L'amendement n^o 111 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 31 |
| Nombre de suffrages exprimés | 30 |
| Majorité absolue | 16 |
| Pour l'adoption | 27 |
| contre | 3 |

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

Article 1^{er} bis

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 206 et 208.

La parole est à M. le ministre délégué, pour soutenir l'amendement n^o 206, qui fait l'objet d'un sous-amendement n^o 409 de M. Gérard Leseul.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Le Gouvernement s'est montré sobre en matière de dépôt d'amendements. Cependant je tiens à celui-ci parce qu'il vise à préciser les modalités de coordination entre les maîtres d'ouvrage pour la bonne réalisation des projets de services express régionaux métropolitains.

Mme la présidente. L'amendement n^o 208 de M. le rapporteur est défendu.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir le sous-amendement n^o 409.

M. Gérard Leseul. Nous soutenons l'amendement du Gouvernement qui, en donnant des précisions, va dans le bon sens.

Nous souhaitons cependant que des informations sur le volet financier soient données dans le cadre de la convention conclue pour chaque projet de service express régional métropolitain.

Ce sous-amendement répond parfaitement à la volonté que nous avons, comme vous, d'aller vers une plus grande transparence des engagements financiers.

Nous souhaitons donc vivement qu'un paragraphe vienne s'ajouter au texte de votre amendement afin de préciser que la convention doit indiquer le modèle de financement des projets, notamment les parts consenties par l'État, par les collectivités locales et par les autorités organisatrices de la mobilité, en tenant compte des hypothèses de croissance et d'inflation.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Nous avons évoqué cette question lorsque nous avons discuté de l'amendement n^o 114. Votre sous-amendement étant satisfait, je vous demande de le retirer et émettrai, à défaut, un avis défavorable.

(Le sous-amendement n^o 409 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 206 et 208.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 33 |
| Nombre de suffrages exprimés | 23 |
| Majorité absolue | 12 |
| Pour l'adoption | 23 |
| contre | 0 |

(Les amendements identiques n^{os} 206 et 208 sont adoptés ; en conséquence, l'amendement n^o 247 tombe.)

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 248 et 249 de M. Pierre Meurin sont défendus.

(Les amendements n^{os} 248 et 249, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 115 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n^o 115, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 250 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n^o 250, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 116 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n^o 116, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 204 et 209.

La parole est à M. le ministre délégué, pour soutenir l'amendement n^o 204.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Il s'agit d'un amendement de cohérence avec le n^o 206.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 209.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. M. le ministre délégué l'a très bien dit. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 204 et 209.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 27 |
| Nombre de suffrages exprimés | 25 |
| Majorité absolue | 13 |
| Pour l'adoption | 24 |
| contre | 1 |

(Les amendements identiques n^{os} 204 et 209 sont adoptés.)

Mme la présidente. Sur les amendements identiques n^{os} 202 et 210, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

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

Les amendements n^{os} 251 et 252 de M. Pierre Meurin sont défendus.

(Les amendements n^{os} 251 et 252, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Sur l'article 1^{er} bis, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

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

L'amendement n^o 253 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n^o 253, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er} bis.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 30 |
| Nombre de suffrages exprimés | 24 |
| Majorité absolue | 13 |
| Pour l'adoption | 24 |
| contre | 0 |

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

Article 2

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Stambach-Terreiroir, pour soutenir l'amendement n^o 177, tendant à supprimer l'article 2.

Mme Anne Stambach-Terreiroir. Nous proposons de supprimer cet article car, comme nous l'avons déjà expliqué, si nous partageons totalement votre objectif – le développement des services express régionaux métropolitains –, l'outil choisi, en l'occurrence la Société du Grand Paris, qui deviendra pour l'occasion la Société des grands projets, nous laisse en revanche dubitatif.

Nous assistons en effet à une mise en concurrence, pour la maîtrise d'ouvrage, de la SGP et de la SNCF, qui est pourtant l'acteur historique de ce secteur dans notre pays. D'ailleurs l'article 3 de cette même proposition de loi atteste de son expérience, de son expertise et de son savoir-faire.

Or la SGP n'est pas un modèle vertueux, comme en témoignent notamment les retards ou l'explosion des coûts que connaissent actuellement les travaux parisiens – dont le montant est passé de 19 à 36 milliards. Si ces problèmes de retard et de coûts se généralisent à toute la France, on peut en effet craindre que, parmi tous les projets promis, seuls certains voient le jour.

J'ajoute que l'explosion des coûts a entraîné une levée de fonds sur les marchés financiers, ce qui nous pose problème.

Par ailleurs, des associations, des urbanistes et des spécialistes du transport estiment que la SGP a gonflé artificiellement la rentabilité des lignes 17 et 18 pour en justifier la

construction en dépit des conséquences écologiques assez désastreuses. De tels projets impliquent en effet la bétonnisation du plateau de Saclay mais aussi du triangle de Gonesse, qui figurent parmi les terres les plus fertiles d'Europe, et ce alors même que nous avons tout intérêt à assurer notre souveraineté alimentaire et à protéger la biodiversité.

Enfin, on sait que cinq personnes qui travaillaient sur ce chantier sont décédées, dont deux au printemps – des chiffres insupportables et intolérables et qui interrogent sérieusement quant aux conditions de travail au sein de la SGP.

Voilà pourquoi, plutôt que d'avoir recours à la SGP, nous prônons la création d'un pôle public des transports intégré autour de la SNCF et la suppression de l'article. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je tiens à rappeler le travail réalisé en commission, où a notamment été menée une audition de M. Jean-Marc Monteils. Le président du directoire de la SGP s'est expliqué devant la représentation nationale et a même, me semble-t-il, donné des gages lorsqu'il a évoqué les efforts accomplis s'agissant des coûts, de la santé au travail et de la sécurité sur les chantiers.

Je tiens à le souligner : nous ne voulons pas imposer systématiquement la Société du Grand Paris – qui deviendra, je l'espère, la Société des grands projets. Grâce notamment à un amendement défendu en commission par Guy Bricout, nous donnons simplement aux élus la possibilité de désigner la SGP comme maître d'ouvrage afin qu'ils puissent bénéficier d'une ingénierie, à la fois technique et financière, qui a montré ses compétences et sa pertinence. Il serait dommage de priver nos territoires de cette capacité à se développer et de faire profiter de cette ingénierie uniquement le Grand Paris Express.

Je suis donc défavorable à votre amendement.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je suis choqué par votre intervention. En effet, vous laissez croire que c'est à cause de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage sur le plus grand chantier d'Europe actuel, que le nombre d'accidents serait plus élevé que sur les autres chantiers – ce qui n'est d'ailleurs pas vérifié – et vous insinuez qu'une forme d'indifférence de sa part à l'égard de la sécurité serait à l'origine des cinq drames que vous avez évoqués, les cinq décès survenus sur ces chantiers ; tout cela pour vous opposer à la SGP et justifier la création de ce que vous présentez comme un pôle public ferroviaire.

Au passage, je connais peu de structures qui soient aussi publiques que la Société du Grand Paris puisqu'elle est entièrement financée par des impôts et des contributions des collectivités et de l'État. Elle représente un outil pour les élus de toutes sensibilités politiques, aussi bien en Seine-Saint-Denis qu'à Paris et plus largement dans toute la partie de l'Île-de-France concernée par ces grands projets d'infrastructures. C'est une possibilité qui est offerte aux élus, comme l'a très bien expliqué M. le rapporteur.

Je vous signale aussi – sans révéler un grand secret puisque c'est une réalité connue, publique et assumée – qu'un travail technique très approfondi de coopération entre SNCF Réseau et la Société du Grand Paris a été mené, notamment entre leurs dirigeants respectifs Jean-Marc Monteils, qui a eu l'occasion de vous en parler lorsque vous l'avez auditionné, et

Matthieu Chabanel, que vous serez certainement ravis d'auditionner en de nombreuses occasions dans les prochaines semaines.

En plus, le travail entre les équipes de SNCF Réseau et celles de la Société du Grand Paris et la répartition de leurs missions s'effectuent de manière parfaitement consensuelle. Ne cherchons donc pas à créer des oppositions totalement artificielles – surtout entre public et privé, puisque ce dernier n'est pas concerné en l'espèce. C'est une proposition de loi de liberté et de confiance qui est ici discutée, et il s'agit bien d'une faculté pour les collectivités concernées de faire appel ou non à la SGP. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE.*)

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

M. Pierre Cazeneuve. J'interviens en défense de l'article 2. Nous ouvrons une possibilité, mais il n'y aura pas d'obligation contractuelle pour les collectivités.

Je note, ma chère collègue, que vous cherchez à faire passer la SGP pour une sorte de mastodonte de la finance. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Il est donc heureux que M. le ministre délégué ait pu rappeler que 100 % de son capital était public.

Et puis je tiens à rendre hommage à cette extraordinaire aventure industrielle. Si vous avez eu l'occasion de visiter un des chantiers du Grand Paris, vous avez sans doute réalisé à quel point ce projet constitue un modèle. C'est une chance formidable pour l'Île-de-France et pour l'ensemble de notre pays de disposer d'une société d'une telle qualité, capable de conduire des travaux incroyables, grâce à ses tunneliers de pointe et à ses milliers d'ingénieurs, d'ouvriers et d'opérateurs, lesquels travaillent au quotidien pour améliorer la mobilité en Île-de-France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE.*)

Un dernier point : je suis fatigué par les contradictions du groupe La France insoumise...

M. Guillaume Kasbarian. Nous aussi !

M. Pierre Cazeneuve. ...sur le sujet des mobilités. Vous passez votre temps à critiquer la voiture, vous avez probablement raison, et c'est bien pourquoi il faut absolument accentuer les efforts sur le rail et multiplier les initiatives en ce sens – nous en prenons beaucoup –, mais pour quelle raison alors mettre régulièrement sur le tapis la liaison Lyon-Turin ou la bétonnisation du plateau de Saclay ? Il faut à un moment donné savoir ce qu'on veut. Et nous, nous voulons une mobilité décarbonée, accessible à toutes et à tous. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE.*)

M. Guillaume Kasbarian. Ils ne veulent pas de mobilités !

Mme la présidente. La parole est à M. Thomas Portes.

M. Thomas Portes. Le Grand Paris Express, que vous vous plaisez à qualifier de grande aventure industrielle, c'est aussi dix-huit accidents graves et cinq morts en trois ans, à cause de l'absence de statut ou de l'accélération de la sous-traitance, comme dans tous ces types de projet. Par les cadences infernales et par l'abus de la sous-traitance, il y a des morts au travail, ce que dénoncent les syndicats, les salariés et nous-mêmes ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

C'est pourquoi nous, nous défendons un pôle public ferroviaire, notamment une SNCF suffisamment dimensionnée pour être présente à sa juste place sur tout le territoire. (*Mêmes mouvements.*) Et je regrette que vous soyez intarissable sur la Société du Grand Paris, mais avare de mots pour la SNCF. Si on veut une politique ambitieuse de transports publics ferroviaires, cela ne peut passer que par une entreprise 100 % publique, en l'occurrence la SNCF. Arrêtez de créer de la concurrence entre les secteurs des transports. La SNCF doit rester le maître d'ouvrage de notre outil ferroviaire, y compris des voies et des infrastructures. C'est une entreprise publique magnifique que, malheureusement, vous avez cassée – j'y reviendrai à propos du désenclavement – et qui aujourd'hui manque de moyens.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il y a des mots dont l'emploi peut dépasser la raison. Vous ne pouvez pas dire qu'on casse la SNCF et qu'on lui inflige une situation de concurrence...

M. Thomas Portes. Si ! Vous avez fait une réforme en 2018 qui a cassé la SNCF !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je vous ai écouté, mon cher collègue, faites de même à votre tour. Cela s'est toujours très bien passé en commission.

Mme Anne Le Hénauff. On voudrait finir !

M. Thomas Portes. Vous avez autre chose à faire ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Peut-être avez-vous lu le texte de loi un peu rapidement. Il trace en effet une ligne rouge que les deux acteurs ont parfaitement comprise : la SGP ne peut pas s'introduire sur les réseaux roulants existants, pour lesquels SNCF Réseau demeurera donc pleinement maître d'ouvrage. La possibilité est seulement ouverte à un acteur qui a fait ses preuves de proposer ses propres solutions lors de la création de nouvelles infrastructures, et à condition que les acteurs du territoire le souhaitent.

Quand des petites lignes sont délaissées – je pense notamment à la ligne Aix-Rognac que je soutiens avec Anne-Laurence Petel –, il convient de se donner la possibilité de faire appel à un nouvel acteur qui pourra y déployer son ingénierie. Je l'assume complètement.

Enfin, je donnerai un avis favorable à un amendement, déjà annoncé en commission, qui prévoit un suivi plus régulier du fonctionnement sur le terrain de la Société du Grand Paris, future Société des grands projets, notamment en matière de sous-traitance.

Par conséquent, cher collègue, sortons des caricatures et avançons ensemble.

M. Guillaume Kasbarian. Très bien !

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je sais, monsieur Portes, que vous aimez bien m'interpeller sur divers sujets, mais j'ai noté que vous n'étiez pas présent lorsque j'ai parlé ce matin de la SNCF.

Mme Anne Le Hénauff. Eh oui, il fallait être là !

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je lui ai rendu hommage et je le ferai tous les jours s'il le faut, car je connais la valeur de notre service public ferroviaire. Et je sais que les hommes et les femmes qui la composent souhaitent qu'il y ait le plus possible de transports publics en France parce que cela fera davantage d'activité, de trains et de circulations publiques. Il n'y a aucune raison de créer des polémiques là où elles n'ont pas lieu d'être, d'autant qu'elles sont introduites dans ce débat de manière quelque peu surréaliste, alors que les élus eux-mêmes, ceux qui participent à la gouvernance de la SGP, défendent cet outil, toutes sensibilités politiques confondues. Sans la Société du Grand Paris, nous n'assisterions sans doute pas à la construction de lignes de transports publics ferroviaires supplémentaires en Île-de-France. C'est une réussite magnifique d'avoir, en moins de quinze ans, rendu possible une telle augmentation de l'offre, qui se concrétisera dès 2024. Nous en avons besoin, monsieur Cazeneuve a raison, et nous sommes justement sur le point de créer un outil supplémentaire pour y parvenir. Cessons d'opposer des institutions qui œuvrent toutes en faveur du service public !

Par ailleurs, ce débat sur les Serms et sur le recours aux compétences de la Société des grands projets à la discrétion des collectivités ne nous empêche pas d'investir dans des missions régaliennes, en particulier dans celles assumées par SNCF Réseau. La Première ministre a ainsi annoncé au mois de février une augmentation progressive de 50 % des crédits consacrés au réseau ferroviaire, augmentation qui débute dès cette année, parce que régénérer notre réseau est une priorité absolue. Cela ne s'oppose pas au texte que nous examinons : les deux initiatives sont parfaitement complémentaires. Et Jean-Marc Zulesi a raison de souligner que c'est l'équilibre qui a été travaillé : le réseau circulant existant demeurera un monopole de SNCF Réseau, rien n'est remis en cause à cet égard. Je tiens à le confirmer ici.

Et puis je sais, pour avoir échangé avec beaucoup d'équipes concernées par les accidents sur le chantier du Grand Paris Express, y compris par le dernier, malheureusement mortel, que tout est fait par les équipes de la Société du Grand Paris, par les élus faisant partie de sa gouvernance et par son directeur général, M. Monteils, pour éviter cela. On peut et on doit faire mieux et je vous donne raison sur la question des chaînes de sous-traitance : il faut plus de contrôle et des chaînes moins longues. Mais ce problème renvoie à l'ampleur des chantiers menés en même temps et à l'organisation de la sous-traitance, pas à la Société du Grand Paris elle-même. Et il se résout par une exigence beaucoup plus importante à l'égard des donneurs d'ordre du secteur du bâtiment et travaux publics, j'en suis d'accord, mais ne mélangeons pas les sujets et ne faisons pas de mauvais procès aux acteurs du service public. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe RE.*)

(*L'amendement n° 177 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Rome, pour soutenir l'amendement n° 176.

M. Sébastien Rome. Il tend à rendre impossible la levée d'obligations vertes pour la construction de nouvelles infrastructures routières. On connaît votre volonté de décarboner la mobilité, monsieur le ministre délégué : voici l'occasion de l'affirmer encore plus fermement.

(*L'amendement n° 176, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 104.

M. Hubert Wulfranc. Il s'inscrit dans la suite logique de vos propos, monsieur le ministre délégué, monsieur le rapporteur, quand vous indiquez que la SGP est un outil public. Car même si les auditions de la commission ont apporté certaines garanties en matière de maîtrise d'ouvrage, vous savez que cela n'épuise pas les interrogations que l'on peut avoir sur le rôle joué par la Société des grands projets ou ses filiales dans la construction d'infrastructures nouvelles. Nous proposons d'indiquer que les filiales de la SGP sont des sociétés publiques. C'est la moindre des choses.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Demande de retrait ou sinon défavorable, eu égard à la forme juridique actuelle de la SGP.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

(L'amendement n° 104 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 202 rectifié et 210 rectifié.

La parole est à M. le ministre délégué, pour soutenir l'amendement n° 202 rectifié.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Il tend à donner à la SGP ou à ses filiales la possibilité d'intervenir en amont, dès la préparation de la proposition de Serp par la collectivité, par cohérence avec l'esprit du texte.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 210 rectifié.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cette disposition a été très bien présentée par M. le ministre délégué. Il est en effet important que la SGP soit présente dès la phase de conception.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 202 rectifié et 210 rectifié.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 37 |
| Nombre de suffrages exprimés | 31 |
| Majorité absolue | 16 |
| Pour l'adoption | 25 |
| contre | 6 |

(Les amendements identiques n° 202 rectifié et 210 rectifié sont adoptés ; en conséquence, l'amendement n° 254 tombe.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 27.

M. Gérard Leseul. Il tend à supprimer l'alinéa 41. Nous souhaitons en effet préserver l'unicité du réseau ferré national. La remise en cause du rôle d'intégrateur et d'assembleur de SNCF Réseau ne nous semble pas justifiée.

(L'amendement n° 27, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 211 rectifié.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il tend à clarifier les compétences de la SGP en matière de maîtrise d'ouvrage.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. L'amendement répond aux préoccupations qui ont été exprimées s'agissant du périmètre d'intervention de la SGP. L'avis est donc favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Thomas Portes.

M. Thomas Portes. Je vais défendre à la suite de celui du rapporteur un amendement qui prévoit que SNCF Réseau reste bien le principal gestionnaire des lignes du réseau national. Il est en effet prévu que la nouvelle société puisse être maître d'ouvrage sur les projets de réouverture de lignes. En raison de l'ouverture à la concurrence décidée dans certaines régions, des parties de lignes abandonnées pourraient ainsi basculer dans son domaine. Cela ne nous paraît pas une bonne chose.

Vous avez évoqué il y a quelques minutes, monsieur le rapporteur, une ligne qui, faute d'entretien par la SNCF, n'est plus utilisée, mais vous ne pouvez pas passer sous silence le fait que les gouvernements successifs n'ont pas consacré assez d'argent, depuis des années, à la rénovation du réseau ! On sait qu'il est composé pour environ 40 % de lignes classées 7 à 9 dans la nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer, c'est-à-dire de « petites lignes » – je n'aime pas trop cette expression –, et que cette partie du réseau est abandonnée depuis longtemps au profit des grandes infrastructures. Nous ne voulons pas que des choix politiques effectués depuis des années, qui ont conduit la SNCF à prendre la mauvaise décision de ne pas entretenir les petites lignes, aient pour effet de faire basculer ces dernières dans l'emprise de la nouvelle société. Nous souhaitons donc inscrire dans la loi que SNCF Réseau reste le gestionnaire de la totalité du réseau français. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

Mme la présidente. L'amendement n° 174 que vous venez de soutenir par avance, cher collègue, deviendra sans objet si l'amendement du rapporteur est adopté, mais j'ai tout de même tenu à ce que vous alliez jusqu'au bout de votre intervention.

(L'amendement n° 211 rectifié est adopté ; en conséquence, les amendements n° 174, 29, 73, 41 et 105 tombent.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 96.

M. Pierre Vatin. Aux termes de l'alinéa 46, le rôle de coordination nécessaire à l'élaboration de la convention est confié à la seule SGP, ce qui n'apparaît pas conforme aux compétences des maîtres d'ouvrage et des financeurs.

Cet amendement, travaillé avec l'association Régions de France, vise donc à réattribuer ce rôle à l'État, aux collectivités territoriales et aux groupements de collectivités, en tant que financeurs et prescripteurs. C'est en effet à eux que doit incomber cette responsabilité.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement se trouve pleinement satisfait par l'article 1^{er} bis : celui-ci permet précisément de dissiper votre inquiétude, d'autant qu'il est le fruit du travail que nous avons mené en commission. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Vatin, l'amendement n° 96 est-il retiré ?

M. Pierre Vatin. Ce n'est pas mon amendement mais, exceptionnellement, je le retire, madame la présidente.

(L'amendement n° 96 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 212.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il est défendu, madame la présidente : je laisse la parole au Gouvernement.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement et présenter le sous-amendement n° 336.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Avis favorable à l'amendement, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 336 qui vise à supprimer l'exemption de toute fiscalité prévue pour les opérations de remise à niveau.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Favorable.

(Le sous-amendement n° 336 est adopté.)

(L'amendement n° 212, sous-amendé, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 255 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n° 255, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 118 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 118, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 256 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n° 256, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 195 rectifié.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il devrait convaincre les collègues les plus réticents, puisqu'il vise à assurer que la SGP veille au respect des objectifs de coûts et du calendrier des projets. C'est un gage de confiance, de nature à apaiser les inquiétudes en la matière.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Très favorable !

(L'amendement n° 195 rectifié est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n° 257.

M. Pierre Meurin. Il tend à ajouter un alinéa ainsi rédigé : « Les maires des communes concernées doivent être consultés sur l'avancée du projet et leurs avis sont pris en considération dans le processus décisionnel afin de garantir une prise en compte adéquate des intérêts locaux. »

Il ne s'agit pas de prévoir un avis conforme de la part des communes. L'idée est plutôt de faire un geste à leur égard, notamment en direction des plus petites d'entre elles, et qu'un vrai travail de concertation soit mené avec les élus locaux. La SGP et les autorités organisatrices de la mobilité s'engageraient donc à rendre des comptes et à solliciter l'avis des petites communes, ce qui permettra d'éviter toute forme de résistance, la concertation la plus large possible ayant précédé la réalisation des projets.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Nous avons beaucoup discuté des questions d'organisation et de concertation. C'est une drôle de conception de la confiance accordée aux métropoles et aux régions que vous présentez là, monsieur le député. Les élus sont déjà consultés et il me semble que peu de métropoles vont défendre des projets labellisés « Serm » sans que les communes concernées soient consultées au préalable, d'autant que celles-ci sont généralement membres de la métropole ou sont situées à proximité immédiate. Je me suis rendu à Bordeaux il y a quelque temps : je peux vous garantir que tous les élus étaient impliqués dans la concertation, indépendamment de leur sensibilité politique. Avis défavorable.

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

J'entends ce que vous dites, monsieur le ministre délégué. Permettez-moi tout de même d'apporter une petite nuance : certes, il peut y avoir de la concertation, mais les petites communes sont souvent beaucoup moins bien représentées au sein des intercommunalités, en particulier dans les agglomérations. Je peux vous assurer que les petites communes rurales se sentent parfois un petit peu délaissées par leur agglomération ou leur intercommunalité : quelquefois, les exécutifs intercommunaux font les choses dans leur coin, au profit des villes centres.

L'idée est de prévoir un garde-fou par l'information et la concertation avec les plus petites communes. Au sein des agglomérations, tout ne se passe pas toujours bien. Je reprends l'exemple des zones à faibles émissions (ZFE) : les villes centres sont contentes, mais ce n'est parfois pas du tout le cas des élus locaux – je pense notamment à Reims, mais j'ai bien d'autres exemples en tête, qui vont parfois jusqu'au conflit. Aussi, je propose que l'on effectue un travail d'information et de concertation en direction des petites communes, de faire preuve de pédagogie.

(L'amendement n° 257 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 97.

M. Pierre Vatin. L'alinéa 51 prévoit ceci : « Avant le 1^{er} octobre de chaque année, le Gouvernement présente au Parlement un rapport relatif à l'évolution des dépenses et des ressources de la SGP concourant à l'accomplissement de ses missions. » Il me semble utile de le compléter par les mots suivants : « après consultation des associations représentatives des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales organisatrices de la mobilité ». Tel est l'objet de cet amendement de notre collègue Nicolas Ray.

(L'amendement n° 97, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 161.

M. Gérard Leseul. Je vous prie de m'excuser, madame la présidente, mais, tout à l'heure, l'amendement n° 29, qui était en discussion commune avec l'amendement n° 96 présenté par M. Vatin, est tombé. Je ne comprends pas très bien pourquoi, d'autant qu'ils étaient rédigés de la même manière. Ça ne change pas grand-chose, mais je trouve cela tout de même étonnant...

Le présent amendement vise expressément à ce que le rapport sur l'évolution des dépenses et des ressources soit également communiqué aux régions métropolitaines, et pas uniquement à l'État. Tel était d'ailleurs le sens des amendements précédents : il convient d'assurer l'information des métropoles et des régions et leur participation au rapport qui est remis à l'État.

(L'amendement n° 161, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 21.

M. Pierre Vatin. Voici le fameux amendement qu'il a été convenu d'écrire après les travaux en commission, en accord avec la majorité. Lors de la réalisation des différentes phases de travaux du Grand Paris Express, le sous-dimensionnement des effectifs de la SGP était apparu comme un handicap obérant sa capacité à conduire les projets d'ampleur. Dans un récent rapport de la commission des finances du Sénat sur le coût et le financement du Grand Paris Express, il avait été jugé que la croissance des effectifs de la SGP a pu favoriser la mise en place de nouveaux outils de pilotage destinés à assurer une meilleure maîtrise des coûts. Ce constat doit nous interpeller, alors que nous nous apprêtons à confier à la SGP la réalisation des services express régionaux métropolitains. C'est pourquoi notre collègue Nicolas Ray propose de compléter le rapport annuel relatif à l'évolution des dépenses et des ressources de la SGP concourant à l'accomplissement des missions, prévu au présent article, par une étude sur les effectifs de la SGP et le degré de recours aux prestataires externes.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Voilà un excellent amendement ! Encore une fois, il est le fruit du travail que nous avons réalisé ensemble en commission. Il est pertinent en ce qu'il vise à ce que soit remis un rapport sur les moyens financiers et humains et sur les effectifs de la SGP ainsi que sur le recours aux prestataires externes – un recours également critiqué en séance. Cet amendement me semble aller dans le bon sens : c'est pourquoi j'émetts un avis très favorable !

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Avis favorable.

(L'amendement n° 21 est adopté.)

Mme la présidente. Avant de poursuivre, je veux répondre aux interrogations de M. Leseul sur l'amendement n° 29. L'Assemblée a adopté l'amendement n° 211, qui rédigeait les alinéas 41 à 44. Dans la mesure où votre amendement rédigeait l'alinéa 43, il est tombé, ce qui n'est pas le cas de l'amendement n° 96, qui portait sur l'alinéa 46.

La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n° 92.

M. Pierre Meurin. Il tend à annexer au rapport prévu à l'alinéa 51 un avis de la Cour des comptes portant sur la gestion des dépenses et des ressources par la Société des grands projets. En 2017, la Cour nous avait déjà alertés sur les difficultés financières de la SGP liées au Grand Paris Express. Il conviendrait donc de prendre en considération ses avis, fruits d'une vision indépendante de la conduite des projets sur le plan financier.

(L'amendement n° 92, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 2.

M. Gérard Leseul. Je vous remercie pour votre explication sur le sort de l'amendement n° 29, madame la présidente ; je salue également la vigilance manifestée par les services de l'Assemblée.

Par le présent amendement, nous proposons que le rapport mesure le caractère durable de chaque projet de service express régional métropolitain, en tenant compte de ses impacts économiques, écologiques et sociaux. Ce simple ajout permettrait d'éclairer à la fois les régions, comme nous l'avons proposé, et l'État.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cher collègue, par cet amendement, vous donnez l'impression que la SGP va gérer l'ensemble des Serm, alors que ce n'est pas du tout le cas : elle a seulement vocation à assurer la maîtrise d'ouvrage d'une partie d'entre eux. Je ne souhaite donc en aucun cas donner un avis favorable à votre amendement.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Défavorable.

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

M. Gérard Leseul. Je vous remercie pour cette précision, monsieur le rapporteur. Il aurait été possible de proposer un sous-amendement limitant le dispositif proposé aux seuls projets gérés par la SGP.

(L'amendement n° 2 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur l'article 2, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

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

Les amendements n^{os} 175 de M. Sylvain Carrière, 28 de M. Stéphane Delautrette et 258 de M. Pierre Meurin sont défendus.

(Les amendements n^{os} 175, 28 et 258, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n^o 93.

M. Pierre Meurin. Cet amendement d'appel prévoit que la responsabilité de la direction de la SGP pourra être engagée si l'horizon de remboursement de ses emprunts dépasse soixante-quinze ans. Il s'inscrit dans une logique de bonne gestion des deniers publics, à laquelle doit veiller la Cour des comptes.

Les glissements budgétaires dont souffrent les projets de Serm doivent en effet nous inciter à prévoir un cadre susceptible d'éviter tout dérèglement financier.

L'alinéa 55, relatif au produit des impositions de toute nature affectées à la Société des grands projets, ne fait l'objet d'aucun amendement. Qu'en est-il du produit des impositions de toute nature qui pourrait être utilisé pour financer les Serm ? C'est la grande inconnue de ce texte de loi ; nous n'avons eu absolument aucune indication à ce sujet, pas même dans des discussions ou des documents annexes.

Quelle sera la fiscalité dédiée ? S'agira-t-il d'une taxe sur les bureaux, d'une taxe sur les autoroutes ? Dans la seconde hypothèse, il existe un risque que les sociétés autoroutières répercutent la taxe sur le montant des péages, auquel cas ce sont les automobilistes qui financeront les Serm. S'agissant de projets d'une telle ampleur, la question de la fiscalité dédiée se pose, et il serait légitime que la représentation nationale obtienne des réponses précises ; à ce stade, c'est un peu flou. Qui va payer ? Combien ? À partir de quand ? Les réponses à ces questions importantes conditionnent en partie notre position sur le texte.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous avez abordé deux sujets, monsieur Meurin. Le premier est le suivi des dépenses de la Société des grands projets. Votre souci en la matière est parfaitement satisfait par l'excellent amendement n^o 21, que M. Vatin a présenté et que nous avons adopté. Il donne des gages à la représentation nationale. Du reste, il nous apparaîtra d'assurer ce que j'appelle le « service après-vote », c'est-à-dire de suivre le dossier avec attention.

Sur le deuxième point, nous ne pourrions pas tomber d'accord : compte tenu de la diversité de notre beau pays, il ne revient pas à la représentation nationale de fixer le niveau de fiscalité qui sera nécessaire pour financer tel projet dans tel territoire. Vous avez fait l'apologie de la concertation avec les maires. C'est aux territoires qu'il appartient de définir le niveau de fiscalité nécessaire pour réaliser les projets qui les concernent. C'est ce que nous avons fait, avec les collègues de la majorité, en lien avec la région Sud, pour la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) entre Marseille et Nice.

M. Pieyre-Alexandre Anglade. C'est un modèle !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Oui, cher collègue, c'est un modèle du genre ! Nous avons mené une concertation avec les élus locaux. Ensuite, recueillant le fruit du travail réalisé par le terrain, la représentation nationale a défini quel

type de fiscalité pouvait contribuer au financement du projet. Je suis très clair à ce sujet : ce n'est pas à la représentation nationale de décider que, dans votre territoire, une taxe sur les bureaux doit être affectée au financement de tel ou tel transport. Avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Mon propos s'inscrit dans le prolongement de celui du rapporteur. L'idée n'est pas d'affecter des ressources fiscales nationales à ces projets particuliers. Si tel était le cas, ce point serait débattu, par définition, devant l'Assemblée ; c'est vous qui voteriez, le cas échéant, la création de ressources affectées à ces projets.

En réalité, la proposition de loi ouvre la possibilité – c'est une simple faculté – de créer des taxes affectées locales, dont le produit financera ces projets en tout ou en partie. Comme l'a très bien dit le rapporteur, ces taxes seront définies par les autorités locales concernées. C'est ce qui a été fait pour les taxes affectées aux sociétés de projet chargées respectivement de la LNPCA, du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) en Occitanie et en Nouvelle-Aquitaine et de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) – taxes qui ont été créées par la loi de finances pour 2023.

D'ailleurs, une fois que la concertation locale a été menée et que des ressources ont été proposées, il y a toujours, si je puis dire, le filet de sécurité qui tient à la compétence du Parlement : il vous revient de voter, en loi de finances, la création de ces ressources affectées.

Il est normal que la présente proposition de loi ne définisse pas précisément les ressources. Ce sera décidé au cas par cas, pour chaque projet. Il s'agira de ressources locales, dont la création sera de toute façon soumise, *in fine*, à la représentation nationale. Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Frédéric Boccaletti.

M. Frédéric Boccaletti. Vous avez parlé de concertation à propos de la ligne nouvelle entre Marseille et Nice. Or, étant depuis bien longtemps un élu du Var, je peux vous dire que c'est précisément le manque de concertation qui a été critiqué par les élus locaux et par plusieurs associations lors de leurs assemblées générales. Il y a quelques semaines, ces mêmes associations ont dénoncé une véritable catastrophe environnementale pour le département du Var et une gabegie économique à la seule fin de gagner quelques minutes de trajet.

Si vous écoutez seulement le président de la région et les présidents des métropoles sans consulter les élus locaux, à savoir les maires, les conseillers municipaux et les conseillers départementaux, cela pose un vrai problème. Venez dans le territoire ; je puis vous garantir qu'il y a des gens mécontents de ce qui est en train d'être fait.

Enfin, je précise que la « région Sud » n'existe pas : il s'agit de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Veuillez m'excuser, mais j'y tiens.

Mme la présidente. La parole est à M. Mathieu Lefèvre.

M. Mathieu Lefèvre. Je souligne à quel point la concertation est indispensable en la matière.

M. Maxime Minot. Le professeur Lefèvre parle !

M. Mathieu Lefèvre. Prenons l'exemple du Grand Paris Express. C'est mon prédécesseur qui, au terme d'une concertation très importante associant notamment les élus locaux, a

permis de définir un panier de ressources absolument stables, qui n'est contesté aujourd'hui par personne, tant et si bien que la Société du Grand Paris fait des émules et que nous pouvons envisager ces grands projets à l'horizon 2030.

Cela aurait été une bien mauvaise manière que de prévoir nationalement, dans cette proposition de loi, les paniers de ressources pour des projets qui sont, par nature, régionaux ou locaux. Il faut consulter non seulement les élus locaux, mais aussi les entreprises. Bien évidemment, ces dernières ont voix au chapitre s'agissant de la construction du territoire national.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je ne veux pas croire une seule seconde que les députés de la région Sud ne vont pas sur le terrain. C'est en tout cas ce que nous faisons, ma collègue Anne-Laurence Petel et moi.

Quant au Rassemblement national, il montre son attachement à la mobilité du XIX^e siècle, autrement dit au tout-voiture.

M. Maxime Minot. Il existe aussi des voitures électriques !

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Si vous êtes opposés à la LNPCA, si vous considérez qu'il est normal de mettre vingt-cinq minutes de plus que dans les années 1990 pour faire Marseille-Nice en train, si vous ne voulez pas apporter de solutions à nos concitoyens, c'est votre problème. Restez donc dans vos contradictions ; continuez à soutenir le tout-diesel ; ne proposez aucune solution de mobilité ferroviaire à nos concitoyens ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

Mme la présidente. Je ne prends aucune réponse d'autant que nous avons déjà entendu deux orateurs sur cet amendement.

(L'amendement n° 93 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 120 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 120, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Mathilde Paris, pour soutenir l'amendement n° 71.

Mme Mathilde Paris. Nous demandons que la Cour des comptes réalise chaque année un audit des comptes de la Société des grands projets, de manière à nous assurer de la maîtrise des deniers publics et de leur utilisation efficace pour le déploiement des Serm, qui nécessiteront un investissement important.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Défavorable.

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

M. Pierre Meurin. Je vais m'écarter brièvement du sujet, car il y a eu une légère mise en cause. Néanmoins, je n'ai pas fait de rappel au règlement. Monsieur le rapporteur...

Mme la présidente. Si vous considérez qu'il y a eu une mise en cause personnelle, monsieur Meurin, je vous invite à faire un rappel au règlement. Sinon, je vous demande de ne pas vous éloigner de l'objet de l'amendement.

M. Pierre Meurin. Pas de problème.

M. Guillaume Kasbarian. Vous voulez un rapport, peut-être ?

M. Pierre Meurin. Un audit annuel des comptes de la Société des grands projets me paraît légitime. Les dérives financières qui ont été constatées s'agissant du Grand Paris Express justifient notre méfiance. Ce n'est pas vivre au XIX^e siècle que de demander un rapport de la Cour des comptes à ce sujet. Vous parlez du XIX^e siècle, mais c'est grâce à vous que nous récupérons de l'électricité carbonée allemande, produite notamment à partir de charbon. Nous n'avons pas de leçons à recevoir en matière de passivisme écologique !

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je vous renvoie à l'excellent rapport de la Cour des comptes sur la Société du Grand Paris. Nous n'avons pas besoin de votre amendement pour que la Cour des comptes s'intéresse à ces questions. Je vous renvoie en outre à l'excellent amendement n° 21, qui permettra à la représentation nationale d'être éclairée.

J'ai fait référence au XIX^e siècle, car ce que j'entends depuis le début de cette discussion, c'est que vous ne voulez garder que le véhicule diesel comme solution de mobilité pour nos concitoyens. Voilà tout.

M. Frédéric Boccaletti. Quelle caricature !

(L'amendement n° 71 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 35 portant article additionnel après l'article 2, je suis saisie par le groupe Rassemblement national d'une demande de scrutin public.

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

Je mets aux voix l'article 2, tel qu'il a été amendé.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 41 |
| Nombre de suffrages exprimés | 35 |
| Majorité absolue | 18 |
| Pour l'adoption | 29 |
| contre | 6 |

(L'article 2, amendé, est adopté.)

Après l'article 2

Mme la présidente. Nous en venons à des amendements portant article additionnel après l'article 2.

La parole est à Mme Béatrice Piron, pour soutenir l'amendement n° 198.

Mme Béatrice Piron. Notre société a besoin de grands changements tels que le développement des Serm, afin de mieux lutter contre le changement climatique et de mieux répondre aux attentes des Français. Je suis très favorable à ces projets.

En même temps, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a déclaré en 2018 que les nuisances sonores constituaient un problème de santé publique et un risque environnemental majeur pour la santé physique et mentale. C'est pourquoi elle a établi des seuils sonores à ne pas dépasser : dans le cas du trafic ferroviaire, il s'agit de 54 décibels le jour et de 44 décibels la nuit.

Actuellement, en France, les seuils s'établissent à 60 décibels pour le jour et à 55 décibels pour la nuit. Or la technologie ferroviaire a grandement progressé, et il est désormais possible de recourir à des trains moins sonores qu'il y a vingt ans, quand ces normes ont été publiées. Notre pays doit donc se fixer un objectif d'amélioration en la matière et définir un nouveau cadre de mesures sonores relatif au trafic des Serm. Il convient de réduire les seuils sonores afin de limiter l'impact du bruit sur les riverains.

Monsieur le ministre délégué, j'ai bien noté qu'une expérimentation était en cours afin de définir des seuils pour les pics de bruit. Néanmoins, il est également nécessaire de se fixer des objectifs de progrès pour les bruits moyens. En France, le seuil pour les bruits nocturnes est très élevé : il est supérieur de 11 décibels au seuil fixé par l'OMS.

Je ne vous demande pas d'appliquer de nouveaux seuils sur toutes les lignes existantes. L'idée est de proposer un plan de progrès, qui établirait des seuils pour les nouvelles lignes, étant entendu que ces seuils pourraient être appliqués un jour sur les lignes anciennes.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Permettez-moi, madame Piron, de mettre en avant votre action : vous relayez les inquiétudes des habitants de votre circonscription s'agissant du bruit. C'est aussi l'occasion de rendre hommage à SNCF Réseau, qui travaille sur un grand plan visant à apporter des solutions dans les endroits où il y a d'importants problèmes de bruit.

Vous soulevez des questions qui me semblent tout à fait justes, mais un certain nombre de difficultés se posent en ce qui concerne la rédaction de votre amendement. Eu égard à votre engagement et à la présentation que vous venez de faire, j'émetts cependant un avis favorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je rends à mon tour hommage, madame Piron, à votre action résolue sur la question des nuisances sonores dans votre circonscription. Nous avons eu l'occasion d'en parler, mais de manière beaucoup plus générale. Je suis de l'avis du rapporteur : l'amendement, dont je partage l'esprit, soulève un certain nombre de questions opérationnelles. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée, tout en soulignant que votre préoccupation est justifiée. Nous pourrions le cas échéant revoir les détails du dispositif.

(L'amendement n° 198 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 35, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 338.

M. Gérard Leseul. Par cet amendement, je reviens sur la question des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Je suis profondément convaincu qu'elles peuvent constituer un véritable levier pour améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie des populations, à la condition expresse, bien sûr, de répondre aux exigences d'acceptabilité et de justice sociale. Dans les conclusions de notre mission flash à ce sujet, Bruno Millienne et moi-même avons invité les collectivités locales à créer des réseaux de transport en commun préalablement à l'instauration des ZFE-m. Nous avons notamment appelé de nos vœux le développement de projets de RER métropolitains.

L'amendement propose donc de suspendre le contrôle dans le territoire concerné par une ZFE-m, et les sanctions qui pourraient en résulter, jusqu'à l'entrée en service d'un Serm. Cela nous semble être une mesure de bon sens. Il faut tout faire pour aider les collectivités territoriales à accélérer la création des ZFE-m et trouver des solutions alternatives ; dans l'intervalle, nous ne devons pas pénaliser ceux de nos concitoyens qui n'ont pas de possibilité d'accès facile par les transports en commun ou autrement qu'en voiture individuelle.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir le sous-amendement n° 338.

M. Pierre Meurin. Ce sous-amendement rédactionnel me permet de rebondir sur le sujet des ZFE. En écoutant M. Leseul, j'ai l'impression d'entendre exactement ce que je dis depuis quelques mois, à savoir que tant que des solutions de mobilité ferroviaire ne sont pas disponibles, les ZFE posent un vrai problème d'acceptabilité sociale, et même de justice sociale. Je souscris entièrement aux propos de M. Leseul.

Le fait de suspendre les sanctions pendant dix ans, c'est une manière différente de dire que l'on va suspendre les ZFE, car il n'y a pas de règle de droit sans sanction. Cette nuance sémantique convaincra peut-être davantage de monde que le bon sens doit conduire à suspendre les ZFE tant que des solutions pratiques alternatives n'existent pas. Nous voterons donc avec le plus grand des plaisirs l'amendement de M. Leseul.

J'ajoute que la décarbonation des transports et l'amélioration de la qualité de l'air sont liées au renouvellement naturel du parc automobile. Comme le disait tout à l'heure M. Millienne, la pollution baisse alors que les ZFE n'existent que de manière marginale.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement et le sous-amendement ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous avons eu le débat précédemment. Avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

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

M. Hubert Wulfranc. Nous soutiendrons l'amendement de notre collègue Leseul. Il est frappé au coin du bon sens, au moment où, comme plusieurs collègues l'ont souligné, le débat continue d'enfler sur les ZFE.

La proposition de loi va dans le bon sens en proposant une solution majeure de déplacement pour nos concitoyens, notamment dans les métropoles, même si ces services

express atteindront aussi – et nous le souhaitons – les zones périurbaines et rurales, et intéresseront de ce fait l'ensemble des citoyens touchés par la problématique des déplacements vers la ville-centre. Je sais que Gérard Leseul est attentif à la situation de la métropole de Rouen, situation que je suis également ; eu égard aux tensions qui continuent de se déployer autour des ZFE, sa proposition va dans le sens de l'apaisement.

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

M. Pierre Cazeneuve. Je partage avec M. Leseul l'ambition non seulement de développer massivement les services express régionaux métropolitains, mais aussi d'accompagner le passage à des véhicules propres. Je crois que nous partageons toutes et tous, avec le Gouvernement, cette ambition de transformer la mobilité pour réduire nos émissions, y compris par nos initiatives sur le leasing.

Néanmoins, les ZFE sont un enjeu de santé publique ; vous le savez mieux que personne, monsieur Leseul. Je regrette l'absence de notre collègue Jean-Luc Fugit, qui en aurait parlé encore mieux que moi. La pollution, c'est 47 000 morts par an. Je comprends votre démarche, vous souhaitez être certain, avant la mise en place des ZFE, que l'offre de mobilité proposée à nos concitoyens est vraiment complète et que la démarche en la matière est terminée. Toutefois, cela reviendrait, et le sous-amendement de M. Morin en est la preuve, à repousser la mise en place des ZFE de dix à quinze ans, car nous savons que les Serms ne seront pas en service avant un long moment, et donc à suspendre l'ambition que nous avons tous en matière de santé environnementale.

Oui, développons, accélérons, multiplions les initiatives pour accompagner nos concitoyens vivant dans les aires métropolitaines où seront créées des ZFE, mais ne bloquons pas ces dernières. C'est un enjeu de santé publique trop important pour être remis en cause.

(Le sous-amendement n° 338 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 35.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 39 |
| Nombre de suffrages exprimés | 38 |
| Majorité absolue | 20 |
| Pour l'adoption | 12 |
| contre | 26 |

(L'amendement n° 35 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 24 et 162.

La parole est à M. Guy Bricout, pour soutenir l'amendement n° 24.

M. Guy Bricout. Il a été déposé par M. Paul Molac. Le déploiement des services express régionaux métropolitains nécessite de nouveaux moyens de financement. À ce jour, la possibilité de lever un versement mobilité additionnel, qui constitue une piste de financement complémentaire, est restreinte à la création de structures spécifiques de gouvernance. Cet amendement propose que les régions puissent lever un versement mobilité pour financer les RER métro-

politains, après avis des groupements de collectivités intéressées. Il n'impose pas que l'ensemble des régions instaurent un tel versement ; il se borne à ouvrir cette possibilité pour les régions volontaires.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 162.

M. Gérard Leseul. L'argumentation sur ces amendements identiques a été bien exposée. Nous devons fléchir des financements pour permettre non seulement l'investissement, mais le fonctionnement même des services express régionaux métropolitains.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Nous ouvrons un débat important. Le versement mobilité mérite un peu d'attention et, sans doute, une concertation – démarche que je vous sais chère – avec les élus locaux. Le texte permet déjà le déploiement d'une fiscalité locale ; y ajouter un nouveau versement mobilité, c'est ajouter un nouveau degré de fiscalité. Il me semble important que la décision émane du terrain, après une discussion avec les citoyens et les élus locaux. L'enjeu dépasse le simple sujet des services express régionaux métropolitains. Je vous propose donc de retirer ces amendements et d'ouvrir la discussion en vue de formuler une proposition dans le cadre du projet de loi de finances. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

(Les amendements identiques n°s 24 et 162, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Stambach-Terreiroir, pour soutenir l'amendement n° 179.

Mme Anne Stambach-Terreiroir. L'amélioration du service passe par l'amélioration de son financement. Nous proposons donc de dé plafonner le versement mobilité.

Cela répond aux besoins des usagers car le transport collectif pèse moins dans leur porte-monnaie et parce qu'il y a une vraie volonté collective, notamment dans la ruralité, d'agir pour l'environnement. D'autre part, le versement mobilité est dans l'intérêt des entreprises, puisque les travailleurs qui empruntent les transports en commun arrivent au travail dans de meilleures conditions, sans avoir été soumis au stress de la route ni aux aléas des bouchons, avec moins de risques d'accident sur le trajet. Pour les entreprises dont les salariés bénéficient d'une voiture de fonction, ce dé plafonnement aiderait au report modal.

Enfin, l'amendement vise à améliorer les réseaux existants en donnant la liberté aux collectivités territoriales, qui connaissent bien leurs entreprises, d'actionner ou non ce levier. Nous vous invitons donc à le voter. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

(L'amendement n° 179, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-Laurence Petel, pour soutenir l'amendement n° 69.

Mme Anne-Laurence Petel. Il vise à assurer la consultation du conseil de développement sur les projets de Serm dans les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Le conseil de développement est composé de plusieurs collègues et il inclut des représentants du monde

économique, lesquels paient généralement un versement mobilité à leurs salariés. Ils sont donc intéressés dans les projets de Serm.

J'ajoute que ces projets servent aussi la ruralité : dans la métropole Aix-Marseille-Provence, où se trouve ma circonscription, la réouverture des petites lignes, priorité du Gouvernement depuis six ans, fait converger dans les bassins d'emploi et dans les pôles économiques des salariés qui en sont éloignés. Avec mon collègue Jean-Marc Zulesi, rapporteur du texte, nous nous battons pour que la ligne Aix-Rognac soit rouverte aux voyageurs afin que les personnes éloignées du bassin d'emploi puissent s'y rendre par un autre mode de transport que la voiture.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. C'est pour moi l'occasion de mettre en avant, avec mon regard d'élu sudiste, de député des Bouches-du-Rhône, le travail fait par le conseil de développement de notre territoire. Ses membres ont envie de participer à la politique des mobilités, eu égard en particulier aux moyens alloués au versement mobilité ; de ce fait, il me semble utile que le conseil de développement soit inclus dans la concertation sur les projets de services express régionaux métropolitains. J'émetts donc un avis favorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Nous avons échangé sur de nombreuses modalités de conseil, de consultation, de concertation et d'association, et j'avoue que j'ai une certaine réserve sur la modalité proposée ici ; toutefois, compte tenu des explications données par M. le rapporteur, je suis prêt à donner un avis de sagesse.

Je profite d'avoir la parole pour répondre à quelques amendements sur le versement mobilité. La question est de savoir quelles ressources seront affectées, dans la durée, aux services express régionaux métropolitains. Comme nous l'avons tous dit depuis ce matin, il ne s'agit pas principalement d'investissements et d'infrastructures mais de services, et donc, disons-le franchement, de coûts d'exploitation supplémentaires ; c'est exactement la même question qui est posée pour le fonctionnement des nouvelles lignes du Grand Paris.

Nous aurons sans doute à nouveau ce débat au moment du projet de loi de finances, et probablement aussi lors des suivants, où nous pourrions débattre sans tabou de la question des ressources. Toutefois, ce n'est pas l'objet de la discussion d'aujourd'hui, laquelle porte sur l'investissement et sur la mise en place de ces schémas.

(L'amendement n° 69 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement n° 125 rectifié.

M. Pierre Vatin. Il porte sur le tarif des péages de SNCF Réseau. Les Serm envisagent de faire circuler davantage de trains, mais le tarif pratiqué actuellement par SNCF Réseau sera particulièrement difficile à respecter si l'on fait passer un train tous les quarts d'heure, plutôt que toutes les heures ou toutes les deux heures. Nous demandons un rapport sur le sujet.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je vous rassure, cher collègue, votre amendement est pleinement satisfait par le décret du 5 mai 1997. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je partage l'avis exprimé par M. le rapporteur. Par ailleurs, nous examinerons tout à l'heure d'autres amendements sur les péages qui auront ma préférence.

La question du niveau de péage et du modèle économique de fonctionnement et de financement du réseau n'est pas nouvelle, mais elle se posera de manière plus aiguë avec la mise en fonctionnement des services express régionaux métropolitains. C'est dans cet esprit que je souhaite lancer une mission d'évaluation et de comparaison des modèles de financement des péages dans notre pays avec ceux d'autres modèles européens, car la réponse n'est pas tout à fait le même d'un pays européen à l'autre. J'ai été interpellé à plusieurs reprises par les autorités organisatrices de la mobilité régionales et je l'ai annoncé à la présidente Carole Delga ainsi qu'à plusieurs présidents de région. C'est un débat que nous poursuivrons ; vous avez raison de l'évoquer, mais je ne crois pas nécessaire de traiter la question dans le rapport que vous demandez.

Mme la présidente. Monsieur Vatin, maintenez-vous votre amendement ?

M. Pierre Vatin. Je le maintiens, puisque ce que je n'en suis pas le premier signataire.

(L'amendement n° 125 rectifié n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 3.

M. Gérard Leseul. Il vise à intégrer au rapport stratégique d'orientation du Haut Comité du système de transport ferroviaire le suivi du plan d'investissement de 100 milliards d'euros d'ici à 2040, plan annoncé par la Première Ministre au mois de février.

Vous vous en souvenez, lors de l'examen du dernier projet de loi de finances, le groupe Socialistes avait réussi à faire voter, au cours d'une séance un peu surréaliste, un amendement important de 3 milliards d'euros qui avait bien sûr été supprimé lorsque le Gouvernement avait utilisé l'article 49.3. Au-delà de son montant, la répartition budgétaire prévue par l'amendement était intéressante : il introduisait une ventilation entre le fret ferroviaire, la régénération du réseau et des petites lignes, la résorption des nœuds ferroviaires et le développement du train de nuit.

Le 4 avril dernier, lors de son audition par la commission du développement durable, le PDG de la SNCF a lui-même confirmé qu'idéalement, il faudrait instaurer un support financier permettant de suivre le déploiement des crédits annoncés par Mme la Première ministre. Cela concerne, bien sûr, l'enveloppe de 100 milliards, et donc aussi, puisqu'ils y sont intégrés, les projets de services express régionaux métropolitains.

L'amendement vise donc à introduire de la transparence et un rapportage, comme disent nos collègues canadiens, dans l'utilisation des budgets.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je ne reviendrai pas sur cette séance magnifique qui nous avait occupés un 31 octobre, je crois, veille de jour férié et soir d'Halloween (*Sourires*) – je le précise parce que cette comparaison transatlantique avait été faite à l'époque. Je tiens à le préciser : je n'étais pas opposé à l'amendement en lui-même et au fait d'ajouter des crédits en faveur du réseau ferroviaire en particulier – j'avais plus de doutes s'agissant d'autres amendements.

Je vous avais dit à l'époque, et c'est pour cela que je me permets d'y revenir, qu'il fallait attendre le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures et les annonces précises concernant un effort d'investissement en la matière. Ce n'est pas vraiment l'objet de notre discussion du jour, mais j'en profite pour le rappeler : la Première ministre a annoncé que l'effort d'investissement dans le réseau progresserait de 50 %, en montant annuel, d'ici à la fin de la législature, et nous avons commencé cet effort d'accroissement cette année. Je préfère que nous procédions ainsi, méthodiquement, plutôt qu'en « gageant » des amendements nocturnes et très coûteux – si vous me permettez de le dire ainsi – par exemple sur le bouclier tarifaire énergétique.

Nous avançons, et c'est tant mieux ; la présente proposition de loi en témoigne. Le suivi que vous appelez de vos vœux, sera bien réel : l'information du Parlement sera assurée notamment au moyen de rapports. J'ai indiqué que je lançais une consultation sur la possibilité d'une traduction législative du plan d'investissement. Je souhaite que cela aboutisse, mais nous verrons ce qu'il en sera à l'issue des consultations. Quoi qu'il en soit, nous aurons évidemment l'occasion de détailler le plan.

J'ai déjà évoqué certaines de ses mesures, notamment l'augmentation du financement du réseau, l'investissement dans le fret ferroviaire et les contrats de plan État-région ; encore une fois. Elles constituent, pierre après pierre, la déclinaison concrète et réelle du plan.

En bref, nous préciserons les choses au moment de la prochaine discussion budgétaire et à l'issue des consultations sur une possible loi de programmation ; tous les éléments de rapport et de suivi seront alors discutés. Je vous demanderai donc de retirer votre amendement ; à défaut, je donnerai un avis défavorable.

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

M. Gérard Leseul. Merci pour votre réponse, monsieur le ministre délégué. Je retire mon amendement. Nous pourrions donc reprendre cette discussion prochainement.

(L'amendement n° 3 est retiré.)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 178 rectifié, je suis saisie par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale d'une demande de scrutin public.

Sur l'article 2 *bis*, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une autre demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 6.

M. Gérard Leseul. Ma collègue Chantal Jourdan est la première signataire de cet amendement dont je me permets de vous lire l'exposé sommaire. Il « vise à mieux connaître l'état du réseau ferroviaire, ses capacités opérationnelles existantes et ses potentialités futures. La situation du fret ferroviaire témoigne par exemple d'un manque de données préjudiciable au déploiement de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (SNDFE). »

« Aujourd'hui, les solutions de fret ferroviaire sont parfois insuffisantes alors même que certaines entreprises souhaiteraient pouvoir établir un schéma ferroviaire pour le transport de leurs matériaux. C'est le cas pour la carrière Chailloué située dans la première circonscription de l'Orne. La société des carrières de Vignats et de Normandie souhaiterait en effet acheminer plus de marchandises via le fret ferroviaire mais la SNCF n'est pas en mesure de transporter plus de 10 % de sa production. À l'échelle de cette société, c'est 3 millions de tonnes de matériaux qui pourraient échapper au transport routier [...]. »

« Il est donc proposé que le contrat de performance fixé de manière décennale et actualisé de manière triennale entre l'État et SNCF Réseau puisse faire l'objet d'un complément d'information en ce sens. »

(L'amendement n° 6, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 37, qui a trait aux aménagements cyclables.

M. Gérard Leseul. Merci, madame la présidente, de me rappeler l'objet de l'amendement. En effet, après l'article 2, nous proposons d'insérer l'article suivant : « Les services express régionaux métropolitains prennent en compte les aménagements cyclables existants et futurs présentés par les collectivités territoriales concernées, dans une logique de connexion des pôles d'échanges multimodaux et de désenclavement des territoires. »

Nous savons bien que le vélo n'est pas la modalité de transport prioritaire, mais il peut être essentiel pour certains, en fonction de la localisation de leur habitation et de leur travail. Il faut donc totalement intégrer la dimension vélo dans les Serm.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous avez raison, il faut absolument intégrer les mobilités actives, et c'est la raison pour laquelle l'article 1^{er} mentionne très clairement le fait que les aménagements cyclables, l'accès et le stationnement sécurisé des vélos doivent être pris en considération dans les services express régionaux métropolitains. Votre amendement est donc parfaitement satisfait par le travail que nous avons réalisé, notamment en commission, sur le sujet.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Défavorable.

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

M. Sébastien Peytavie. L'objet des Serm est de proposer une offre multimodale de transports collectifs publics. Le développement de différents réseaux de transport décarbonés

apparaît en effet comme l'unique solution pour diminuer les émissions du secteur des transports, premier émetteur en France.

Toutefois, une accumulation de ces réseaux sans coordination entre eux mettrait en péril l'atteinte de l'objectif initial. À l'image du réseau fluvial, qui a été intégré en commission, il aurait été pertinent d'ajouter le réseau cyclable, d'autant plus que de nombreuses métropoles concernées par les Serm, notamment les métropoles écologistes, ont déjà lancé le développement de réseaux express vélo (REV).

Le groupe Écologiste-NUPES a tenté de le faire à plusieurs reprises, mais nos amendements ont subi le couperet de l'irrecevabilité de l'article 40, au motif que le cyclable, au contraire du fluvial, ne pourrait permettre d'accueillir des transports collectifs publics. Pourtant, le réseau cyclable permet déjà d'accueillir plusieurs modes de transport collectif publics, et l'innovation, en la matière, est en plein essor. Nous citons dans l'un de ces amendements plusieurs initiatives récentes comme S'Cool Bus ou Woodybus, les vélos cargos et aussi les véhicules intermédiaires dont le développement est notamment soutenu par le programme eXtrême Défi (XD) de l'Ademe, l'Agence de la transition écologique.

L'amendement en discussion propose une prise en compte des aménagements cyclables existants et futurs par les Serm, dans une logique multimodale. C'est indispensable ; nous le voterons.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Vous l'avez très bien dit, cher collègue, mais je voulais préciser que ni la commission ni le rapporteur ne sont défavorables au fait d'intégrer les pistes cyclables et les vélos au dispositif : c'est l'application de l'article 40 de la Constitution qui a conduit à mettre de côté ces excellentes idées.

En revanche, les parkings sécurisés pour vélos, notamment, ont passé le cap de l'irrecevabilité : ils ont bien été intégrés dans les services express régionaux métropolitains. Ces questions relatives à l'usage des vélos sont traitées à l'article 1^{er} et il me semble important qu'elles restent à cet endroit du texte par souci de cohérence et pour ne pas fragiliser la construction de la proposition de loi. Il est inutile de les mentionner de nouveau à l'article 2. Je viens de le dire et je le répète : l'amendement est parfaitement satisfait. Je confirme en conséquence mon avis défavorable.

(L'amendement n° 37 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Le Hénauff, pour soutenir l'amendement n° 145.

Mme Anne Le Hénauff. Déposé de manière transpartisane par les six députés du département du Morbihan, il vise à insérer l'article suivant après l'article 2 : « Lorsqu'un territoire présente toutes ou une partie des caractéristiques d'une métropole, et même s'il n'est pas reconnu métropole – je précise que dans le Morbihan, il n'y a pas officiellement de métropole –, il peut faire l'objet d'un projet de service express régional métropolitain sur proposition des collectivités et acteurs concernés et après avis du Gouvernement. »

En effet, plusieurs territoires tels que la Bretagne Sud, d'où je viens, ne sont pas des métropoles mais réunissent toutes les caractéristiques de celles-ci, notamment eu égard à leur

nombre d'habitants, aux mobilités qui y ont cours, mesurées par le flux des déplacements quotidiens, et aussi à leur attractivité économique.

Je vous invite donc à accepter cet amendement.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il est clair que les services express régionaux métropolitains, tels qu'ils sont définis à l'article 1^{er}, ne sont pas réservés aux métropoles – c'est important. Lisez bien cet article : rien n'impose d'être une métropole pour pouvoir bénéficier des Serm.

En outre, le travail que nous avons mené en commission et, ce matin, en séance nous a permis d'insister sur le sujet du désenclavement des territoires et de prendre en compte le périurbain et la ruralité, afin que les Serm puissent concerner un maximum de territoires. Votre amendement est donc parfaitement satisfait. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Nous avons déjà évoqué la question spécifique du Morbihan avec plusieurs de vos collègues, madame la députée. Vous souhaitez introduire, en utilisant la voie législative, davantage de souplesse dans l'organisation du schéma. Le rapporteur a très bien dit qu'en pratique, ce que vous proposez est satisfait, mais je tenais à répondre à votre préoccupation. Demande de retrait.

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Le Hénauff.

Mme Anne Le Hénauff. Je vous remercie pour votre réponse. La totalité des élus de ce territoire, dont je suis seulement la porte-parole, comptent sur moi ; en outre, je considère les réponses du ministre délégué et du rapporteur comme des gages du fait que notre demande sera prise en compte soit dans les négociations du CPER avec la région Bretagne, soit lorsque David Lappartient, le président du conseil départemental du Morbihan, déposera sa candidature auprès de l'organisation. Nous verrons alors ce qu'il en est ; d'ici là, je maintiens l'amendement.

(L'amendement n° 145 n'est pas adopté.)

Article 2 bis

Mme la présidente. L'amendement n° 138 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(L'amendement n° 138, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Stambach-Terreoir, pour soutenir l'amendement n° 178 rectifié.

Mme Anne Stambach-Terreoir. Déposé par mon collègue Sébastien Rome, c'est un amendement presque rédactionnel puisque cette partie du texte est issue de travaux de bon sens qui ont fait consensus en commission. Elle précise que lorsqu'un projet de ligne à grande vitesse (LGV) est à l'étude, il est nécessaire d'intégrer un scénario de tracé alternatif où les trains circuleront à moins de 250 kilomètres à l'heure, contre 320 km/h sur une ligne à grande vitesse. Une telle limitation permet notamment d'introduire des virages au rayon moins long et de faire des économies financières mais aussi écologiques, en adaptant mieux le tracé aux contraintes locales.

Par exemple, entre Montpellier et Béziers, une solution à moins de 250 km/h permettrait d'éviter la construction d'un viaduc de 2 kilomètres, situé sur une zone Natura 2000, qui détruirait 10 % du vignoble du Picpoul de Pinet (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES*) et menacerait la ressource en eau. À 250 km/h, sur ce parcours le gain de temps de trajet serait encore d'une dizaine de minutes.

De manière générale, certains projets de LGV sortiront de terre après la mise en service des Serm ; il convient donc de préciser que les lignes à l'étude sont aussi concernées par ces scénarios alternatifs, l'idée étant de soumettre à l'appréciation des citoyens et des décideurs les avantages et les inconvénients de deux tracés pour les projets en cours d'instruction. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 178 rectifié.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 37 |
| Nombre de suffrages exprimés | 37 |
| Majorité absolue | 19 |
| Pour l'adoption | 9 |
| contre | 28 |

(L'amendement n° 178 rectifié n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 270.

M. Vincent Thiébaud. Tout d'abord, je tiens à remercier encore le président de la commission d'avoir permis l'adoption de mon amendement sur ces lignes à vitesse intermédiaire : vous le savez, c'est un sujet qui me tient à cœur.

Proposé par Sophie Mette, celui-ci tend à préciser que les projets existants – pas forcément ceux qui sont en cours d'instruction, mais ceux qui sont déjà envisagés – sont pris en compte au même titre que les projets futurs. Il s'agit de s'assurer qu'il n'y a pas de trou dans la raquette.

(L'amendement n° 270, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 141, 142, 143 et 139 de M. le rapporteur sont rédactionnels.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Clément Beaune, ministre délégué. Favorable sur les quatre amendements.

(Les amendements n° 141 et 142 sont successivement adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 260 de M. Pierre Meurin est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Défavorable.

Mme la présidente. Qui est pour ?... Qui est contre ?... Il est adopté.

Sur l'amendement n° 180, ainsi que sur l'article 3, je suis saisie par le groupe Renaissance de demandes de scrutin public.

Sur les amendements n°s 70 et 263, je suis saisie par le groupe Rassemblement national de demandes de scrutin public.

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Sans vouloir remettre en cause votre présidence, madame la présidente, je voulais signaler que l'amendement n° 260 de M. Meurin n'était pas affiché au moment du vote, ce qui a produit une certaine confusion et conduit nombre de nos collègues à ne pas s'exprimer comme ils le souhaitaient sur l'amendement en question.

M. Ian Boucard. Il a été adopté !

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

M. Pierre Cazeneuve. Je voulais abonder dans le sens du rapporteur : l'amendement de M. Meurin n'étant pas affiché, nous avons cru que nous votions sur les amendements rédactionnels suivants du rapporteur.

Mme la présidente. On vient de me confirmer qu'en effet, l'amendement de M. Meurin était retiré à l'écran. Je vais donc le remettre aux voix.

M. Pierre Meurin. Il a été retiré !

Mme la présidente. C'est dommage, monsieur Meurin ! (*Sourires.*)

(L'amendement n° 260 est retiré.)

Mme la présidente. Les amendements n°s 143 et 139 de M. le rapporteur ont déjà été défendus.

(Les amendements n°s 143 et 139 sont successivement adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 2 bis.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 36 |
| Nombre de suffrages exprimés | 34 |
| Majorité absolue | 18 |
| Pour l'adoption | 34 |
| contre | 0 |

(L'article 2 bis, amendé, est adopté.)

Article 3

Mme la présidente. La parole est à M. Thomas Portes, pour soutenir l'amendement n° 180, tendant à la suppression de l'article.

M. Thomas Portes. Cohérents depuis le début, nous sommes opposés à cet article qui, en gros, entérine des modalités d'intervention conjointes de SNCF Réseau et de la SGP. Pour notre part, nous entendons que SNCF Réseau soit l'unique gestionnaire de la maîtrise d'ouvrage. Dans l'exposé des motifs, vous avez vous-même écrit : « En particulier, seul SNCF Réseau est habilité à intervenir sur le réseau ferré national en exploitation en raison de la technicité et du savoir-faire que cela requiert. »

Nous avons besoin de la compétence des agents et des cheminots de SNCF Réseau. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Nous avons besoin de continuer à les faire travailler et même d'en embaucher davantage pour faire fonctionner notre réseau. Ce n'est pas en créant des conventions avec la SGP ou en partageant la maîtrise d'ouvrage d'art sur le réseau que nous allons résoudre les problèmes auxquels nous sommes confrontés.

Nous prôtons donc la suppression de l'article 3 pour que la gestion de ce réseau, notamment les ouvrages d'art, dépende à 100 % de SNCF Réseau. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Dans cet hémicycle, tout le monde tient à SNCF Réseau et tout le monde a rendu hommage aux femmes et aux hommes qui travaillent dans cette grande entreprise. Je ne voudrais donc pas laisser dire que nous allons mettre de côté SNCF Réseau. Nous tenons à l'expertise et à l'ingénierie de SNCF Réseau, nous avons souligné l'excellent travail réalisé. À la faveur de ce texte, nous cherchons seulement à développer une complémentarité d'action. Rappelons que la SGP pourra – je dis bien pourra – éventuellement intervenir sur des infrastructures nouvelles ou sur des lignes oubliées du réseau roulant existant. SNCF Réseau continuera à assurer la maîtrise d'ouvrage. Avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je partage l'avis et les arguments de M. le rapporteur, mais je souhaiterais revenir sur un point que j'ai déjà abordé ce matin, lors de la présentation du texte : plusieurs centaines de personnes travaillent depuis plus d'une décennie au sein de la SGP, et il serait dommage de se priver de la compétence complémentaire et subsidiaire de ces agents de droit public qui ont développé une expertise – tout simplement.

Il ne s'agit pas d'opposer des opérateurs publics. SNCF Réseau doit rester et restera, d'autant que nous réinvestissons dans le réseau et créons de l'emploi, inversant ainsi la tendance. Les deux opérateurs interviendront de manière complémentaire, comme l'a très bien dit M. le rapporteur, à la discrétion des collectivités. Il s'agit d'organiser un travail conjoint, en rappelant explicitement le monopole normal de SNCF Réseau sur le réseau existant.

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

M. Vincent Thiébaud. Pour expliquer pourquoi nous allons voter contre cet amendement de suppression, je vais prendre l'exemple du Réseau express métropolitain européen (Reme) de Strasbourg, qui a fait l'objet d'une convention entre la région, l'eurométropole de Strasbourg et la SNCF. Nous avons eu des difficultés au démarrage et avons constaté des manques dus à l'absence d'une expertise comme celle de la SGP, capable d'éclairer les trois acteurs. On ne parle pas de concurrents, mais bien de la SNCF, pour laquelle nous avons affection et respect. Nous avons donc besoin de la SGP.

Entre nous soit dit, je trouve que l'exposé sommaire de cet amendement témoigne d'un réel irrespect à l'égard de nos institutions et de notre travail de législateur. Il me semble inadmissible que l'on puisse écrire de telles choses dans un amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 180.

(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 38 |
| Nombre de suffrages exprimés | 33 |
| Majorité absolue | 17 |
| Pour l'adoption | 7 |
| contre | 26 |

(*L'amendement n° 180 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 166 de M. le rapporteur est rédactionnel.

La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir le sous-amendement n° 335.

M. Pierre Vatin. N'étant pas moi-même convaincu par mon sous-amendement, je le retire. (*Exclamations et rires sur divers bancs.*) Il y a dû y avoir une erreur quelque part.

M. Frédéric Boccaletti. Au moins, c'est honnête !

(*Le sous-amendement n° 335 est retiré.*)

(*L'amendement n° 166, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 42.

M. Gérard Leseul. À l'alinéa 4, nous proposons d'insérer les mots « avec l'accord de SNCF Réseau » après le mot « confiée ». Il y a bien sûr une grande concertation entre l'ensemble des acteurs, mais cela va mieux en l'écrivant.

(*L'amendement n° 42, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Mathilde Paris, pour soutenir l'amendement n° 70.

Mme Mathilde Paris. Il vise à sécuriser juridiquement le conventionnement entre la SGP et SNCF Réseau, en frappant de nullité la convention en cas de non-respect des dispositions de l'alinéa 4 du présent article. Vous ne pourrez que voter en faveur de cette sécurité juridique.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 70.
(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 25 |
| Nombre de suffrages exprimés | 24 |
| Majorité absolue | 13 |
| Pour l'adoption | 4 |
| contre | 20 |

(*L'amendement n° 70 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Mathilde Paris, pour soutenir l'amendement n° 72.

Mme Mathilde Paris. Il s'agit de compléter l'alinéa 5 de l'article de manière à ce que chaque convention soit accompagnée d'une évaluation de la faisabilité des projets dans un souci de préservation des deniers publics.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cette précision me semble inutile, car suivant les types de projets, il faut s'adapter aux volontés des élus locaux. Dans la gestion de projets, il y a plusieurs étapes : l'étude d'opportunité, l'étude de faisabilité, l'étude préliminaire et l'étude d'avant-projet. Il revient aux élus et acteurs locaux de déterminer le moment de l'intervention de la SGP. Je préfère laisser une très grande souplesse plutôt que d'intervenir dans les phases de cette étude de projet. Avis défavorable.

(*L'amendement n° 72, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 165 de M. le rapporteur est rédactionnel.

(*L'amendement n° 165, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Meurin, pour soutenir l'amendement n° 263.

M. Pierre Meurin. Il vise à préserver SNCF Réseau du moindre frais lors de la remise d'ouvrages. Vous allez me répondre qu'il est satisfait, mais il nous semble préférable d'inscrire dans la loi que les ouvrages sont remis à SNCF Réseau à titre gratuit. Ce serait un bon garde-fou.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 263.
(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 24 |
| Nombre de suffrages exprimés | 24 |
| Majorité absolue | 13 |
| Pour l'adoption | 5 |
| contre | 19 |

(*L'amendement n° 263 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 3.
(*Il est procédé au scrutin.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 33 |
| Nombre de suffrages exprimés | 27 |
| Majorité absolue | 14 |
| Pour l'adoption | 22 |
| contre | 5 |

(*L'article 3, amendé, est adopté.*)

Mme la présidente. Sur l'article 4, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

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

Articles 3 bis et 3 ter

(*Les articles 3 bis et 3 ter sont successivement adoptés.*)

Mme la présidente. Sur les amendements n°s 181 et 182, je suis saisie par le groupe Renaissance de demandes de scrutin public.

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

Article 4

Mme la présidente. La parole est à Mme Manon Meunier, pour soutenir l'amendement de suppression n° 181.

Mme Manon Meunier. La SNCF possède les compétences pour gérer le réseau. Avec les suppressions d'emploi en cours dans le secteur du fret et celles que l'ouverture à la concurrence des TER provoque ou provoquera, selon les régions – j'en profite pour exprimer tout mon soutien aux cheminots limousins qui se battent contre la privatisation (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES*) –, nous perdons des cheminots, qui se retrouvent sans emploi ou dans une situation délicate. Cette proposition de loi participe à cette entreprise de destruction de la SNCF et des compétences de service public du rail qu'elle a accumulées au long cours.

Par ailleurs, le texte prévoit que la SGP pourra confier certaines missions à des concurrents privés. Or l'ouverture à la concurrence signifie la mort du service public, alors que celui-ci assure l'équité entre les citoyens, où qu'ils se trouvent sur le territoire.

Le présent amendement vise à empêcher ces évolutions, car il est essentiel que la SNCF reste entièrement publique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. En 2017, notre majorité a trouvé la SNCF chargée d'une dette de 35 milliards, que l'État a reprise. Le gouvernement précédent était plutôt de gauche et certains de vos collègues en faisaient partie. Il faut faire preuve d'un peu d'humilité.

Nous avons mené la réforme du quatrième paquet ferroviaire, mais il ne faudrait pas confondre l'ouverture à la concurrence avec une privatisation : en aucun cas nous n'avons privatisé la SNCF !

La majorité a accompli un travail essentiel : avec la loi d'orientation des mobilités (LOM), elle a augmenté de 40 % les crédits affectés aux infrastructures ; dans la continuité des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, la Première ministre a annoncé un plan de 100 milliards d'euros ; ce texte tend à faire des mobilités du quotidien une priorité. Avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Depuis ce matin, cette question revient dans nos discussions ; le rapporteur y a parfaitement répondu. Avec les contrats de plan État-région, les investissements dans le réseau et la création des services express régionaux métropolitains, nous avons plus de transports publics et de transport ferroviaire, l'activité de la SNCF augmente, davantage de trains circulent. Le texte crée un outil de service public ; il faut le soutenir. Avis défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 181.
(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 34 |
| Nombre de suffrages exprimés | 29 |
| Majorité absolue | 15 |
| Pour l'adoption | 5 |
| contre | 24 |

(L'amendement n° 181 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 4.
(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 35 |
| Nombre de suffrages exprimés | 30 |
| Majorité absolue | 16 |
| Pour l'adoption | 25 |
| contre | 5 |

(L'article 4 est adopté.)

Article 5

Mme la présidente. L'amendement n° 182 de Mme Anne Stambach-Terreirois est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Défavorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 182.
(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 32 |
| Nombre de suffrages exprimés | 32 |
| Majorité absolue | 17 |
| Pour l'adoption | 5 |
| contre | 27 |

(L'amendement n° 182 n'est pas adopté.)

(L'article 5 est adopté.)

Article 5 bis

(L'article 5 bis est adopté.)

Avant l'article 5 ter

Mme la présidente. L'amendement n° 144 de M. le rapporteur, portant article additionnel avant l'article 5 ter, est rédactionnel.

(L'amendement n° 144, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Article 5 ter

Mme la présidente. Les amendements n°s 136 et 137 rectifié de M. le rapporteur sont rédactionnels.

(Les amendements n°s 136 et 137 rectifié, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

(L'article 5 ter, amendé, est adopté.)

Après l'article 5 ter

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 5 ter. La parole est à M. Sébastien Peytavie, pour soutenir l'amendement n° 132.

M. Sébastien Peytavie. La contribution de l'État au déploiement des Serm viendra compléter les recettes fiscales d'assiette locale, mais son montant mérite d'être précisé.

Dans son discours du 24 février 2023, la Première ministre a indiqué que l'État souhaite s'engager, aux côtés de la SNCF, de l'Union européenne et des collectivités locales, pour mener à bien, d'ici à 2040, une nouvelle donne ferroviaire, financée à hauteur de 100 milliards d'euros. Toutefois, elle n'a pas indiqué quel montant serait attribué au développement des Serm.

Le présent amendement tend à donner au Gouvernement la possibilité d'apporter les précisions nécessaires.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Cet amendement sera satisfait par l'adoption des excellents amendements identiques n^{os} 44 et 99, respectivement déposés par MM. Vincent Thiébaud et Pierre Vatin. Avis défavorable.

(L'amendement n^o 132, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur l'ensemble de la proposition de loi, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 43.

M. Gérard Leseul. Nonobstant l'excellence des amendements de MM. Thiébaud et Vatin, je défends celui-ci, auquel mon collègue Stéphane Delautrette tient particulièrement.

Il vise à obtenir du Gouvernement, avant le 31 décembre, un rapport exposant le modèle de financement des projets de Serm en cours, en précisant la part consentie par l'État, celle des collectivités territoriales parties prenantes et celle de la SGP, en tenant compte des hypothèses de croissance et d'inflation.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je vous propose de le retirer au profit de l'amendement n^o 159 de M. David Valence, qui demande un rapport plus global, mieux à même d'établir le montant du financement des Serm par l'État. Si vous maintenez le vôtre, j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Même avis.

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

M. Gérard Leseul. L'amendement de M. David Valence est certes très bien rédigé, mais si ma lecture du dispositif est exacte, seule la part de l'État est concernée, et non les parts respectives des financeurs, comme c'est le cas dans le rapport que je demande.

(L'amendement n^o 43 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Cazeneuve, pour soutenir l'amendement n^o 159.

M. Pierre Cazeneuve. Nous nous félicitons de la décision du Gouvernement de consacrer une enveloppe de 8,6 milliards au volet mobilités des CPER 2023-2027. Cela correspond à une hausse de 50 % des crédits par rapport à la période précédente, qui montre que l'État s'engage massivement pour la réussite de ces contrats de mobilité. Quelque 800 millions devraient être alloués aux Serm, avec des différences selon les régions et les années.

Cet amendement vise à demander au Gouvernement un rapport annuel établissant un suivi précis des financements de l'État sur la période.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Favorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Favorable.

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

M. Gérard Leseul. Une fois n'est pas coutume, je voterai contre cet amendement. L'explication qui vient d'être donnée conforte ma lecture. Si on peut se féliciter que l'État consacre 800 millions aux Serm, le rapport envisagé ne précisera pas quelles sont les parts respectives des différents financeurs, non plus que le mode global de financement. *Quid* du recours à l'emprunt ? *Quid* des sommes versées par les collectivités locales ? *Quid* de l'endettement éventuel de la SGP ? Aucune réponse ne figurera dans le rapport. L'amendement que j'ai défendu était plus complet.

(L'amendement n^o 159 est adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n^o 7 de M. Stéphane Delautrette est défendu.

(L'amendement n^o 7, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n^{os} 44 et 99.

La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n^o 44.

M. Vincent Thiébaud. La création des Serm provoquera un choc d'offre. La circulation sera renforcée, avec de potentiels effets sur les infrastructures. Il serait donc opportun de disposer d'un rapport relatif à l'évolution possible de la tarification des infrastructures, afin de disposer d'un modèle économique qui garantisse la pérennité des missions des Serm.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Vatin, pour soutenir l'amendement identique n^o 99.

M. Pierre Vatin. C'est l'heure du rapport sur l'évolution de la tarification ferroviaire dans le cadre des Serm !

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Voilà un engagement que votre serviteur a tenu, puisque nous étions convenus lors de l'examen en commission que nous travaillerions sur ce sujet. Avis favorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je me suis engagé tout à l'heure, en répondant à M. Vatin, à travailler plus largement sur la tarification des péages. Vous proposez que le rapport soit remis dans un délai de douze mois à compter de la promulgation : cela me semble convenable, puisque les travaux seront engagés dans les prochains mois. Avis favorable ; nous reparlerons des péages.

(Les amendements identiques n^{os} 44 et 99 sont adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Thomas Portes, pour soutenir l'amendement n^o 183.

M. Thomas Portes. Il vise à demander un rapport sur un problème que vous connaissez bien et que la presse a largement documenté : le manque de conducteurs de trains. Vous pouvez créer toutes les infrastructures ferroviaires possibles, proposer un haut niveau de service et prévoir une tarification accessible, ce sera inutile si vous ne disposez pas de conducteurs. Tout à l'heure, M. Thiébaud a cité le réseau express métropolitain européen de Strasbourg : il a été mis en difficulté par un défaut de 200 conducteurs, conduisant à supprimer 509 trains. Il y a quelques mois, la SNCF a rappelé des conducteurs retraités pour pallier le manque d'attractivité du métier. Nous demandons donc un rapport afin de prévoir le nombre de conducteurs nécessaires pour assurer un haut niveau de service dans le cadre des Serm. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Le problème des recrutements est très important, mais il recouvre en réalité deux questions : d'une part, l'insuffisance des effectifs de conducteurs et de conductrices pour les trains en cas de développement de l'offre ; d'autre part, la faiblesse des investissements. Ni les collectivités locales ni la SNCF ou les opérateurs retenus n'adopteront une approche consistant à faire circuler des trains sans se préoccuper de la disponibilité de conducteurs formés. Par ailleurs, nous avons un peu de temps avant le déploiement des Serm. Ne redoutons pas un refus de créer des emplois alors qu'existe un besoin d'exploitation.

En revanche, si l'on veut des trains et des conducteurs, il faut investir ; nous en venons là à la question du financement. La raison pour laquelle l'emploi a parfois été en baisse ces dernières années réside tout simplement dans le manque d'investissements.

Il y a également des problèmes plus ponctuels, comme les pénuries de recrutement que nous avons vécues cet automne et au début de l'hiver, et qui perdurent dans une moindre mesure. À certains égards, le métier de conducteur de train est devenu un métier en tension ; il faut le rendre plus attractif, du point de vue de la rémunération comme des conditions de travail.

Depuis ce matin, nous avons beaucoup parlé de la SNCF, mais je vais cette fois évoquer la RATP, qui se trouve dans la même situation. En 2023, elle a lancé un plan de recrutement massif, tout à fait inédit, avec des conditions plus attractives, afin d'attirer des conducteurs pour assurer le service existant.

Ces deux problèmes sont donc différents. Personne ne refuse de créer des emplois là où existe un besoin d'exploitation et de trains supplémentaires. Avis défavorable.

(L'amendement n° 183 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne Stambach-Terrenoir, pour soutenir l'amendement n° 185.

Mme Anne Stambach-Terrenoir. Cet amendement de mon collègue Sylvain Carrière vise à instaurer, sous la forme d'un rapport, un suivi annuel de l'impact des nouveaux projets du GPE sur l'évolution voire la croissance des prix, notamment immobiliers.

Dans un rapport de 2021, le GPE a indiqué que les prix aux abords des gares n'avaient que peu ou pas augmenté par rapport aux prix dans les zones non desservies. Toujours selon ce rapport, cette stagnation aurait été causée par une non-effectivité annuelle du nouveau réseau ferroviaire. Pourtant, l'immobilier se développe selon des logiques d'offre et de demande, elles-mêmes liées à une augmentation de l'offre de transport. Tôt ou tard, celle-ci aura nécessairement un impact sur les prix de l'immobilier. Il devient donc essentiel d'avoir une connaissance fine de cette probable corrélation. Dès lors que les prix augmenteront, une spéculation sur le foncier émergera sans doute et les enjeux de préservation des sols non artificialisés seront primordiaux.

Par conséquent, nous demandons un suivi annuel, afin d'observer les conséquences du développement des modes de transports dans le périurbain, qui pourraient s'avérer néfastes d'un point de vue écologique, mais aussi social, en raison du phénomène de gentrification qui en découle. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

(L'amendement n° 185, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Piron, pour soutenir l'amendement n° 199.

Mme Béatrice Piron. Il vise à demander un rapport sur le coût des trains techniques et les solutions alternatives à leur circulation. Par train technique, j'entends les trains roulant à vide, sans passagers ni marchandises. Le plus souvent, ce sont des trains qui retournent sur leur lieu de remisage, mais il peut aussi s'agir, le matin, de trains se rendant en bout de ligne, ou en cours de journée, de trains empruntant des lignes inutilisées pendant un certain temps.

Ce sujet peut sembler anecdotique, mais sur la ligne qui a récemment ouvert près de chez moi, près de 10 % des trains sont des trains techniques qui roulent à vide. Leur circulation a nécessairement un impact du point de vue environnemental et en matière de coût énergétique.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Il est important d'éclairer la représentation nationale sur ce sujet. Avis favorable.

(L'amendement n° 199, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Béatrice Piron, pour soutenir l'amendement n° 201.

Mme Béatrice Piron. Il a pour objet la remise au Parlement d'un rapport d'évaluation de l'impact sonore du développement des Serm pour chacun des nouveaux projets, afin de savoir précisément ce qu'il en est.

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Compte tenu de l'adoption de l'amendement n° 198, qui avait pour objet la publication d'un décret en Conseil d'État fixant les niveaux sonores maximaux admissibles pour la rénovation ou la création d'une nouvelle infrastructure de transports terrestres, je demande le retrait de cet amendement. Sinon, avis défavorable.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. En matière de rapports, l'économie est bonne conseillère ; nous en avons déjà de fort utiles. Avis défavorable, à défaut d'un retrait.

(L'amendement n° 201 est retiré.)

Article 6

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué, pour soutenir l'amendement n° 200.

M. Clément Beaune, ministre délégué. Il vise à lever le gage – un moment toujours très attendu. *(Sourires.)*

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

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

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

M. Sébastien Peytavie. En commission, ma collègue Lisa Belluco avait déjà entendu que le Gouvernement projetait de lever le gage. Malgré tout, il faudra bien financer les RER métropolitains d'une manière ou d'une autre. Elle a donc eu l'idée de remplacer le gage sur les tabacs par une proposition de financement cohérente, reposant sur une taxation du secteur aérien.

Cela va de soi, mais cela mérite d'être rappelé : le transport aérien est le mode de transport le plus émetteur de gaz à effet de serre par personne et par kilomètre parcouru. Il émet au moins deux fois plus de CO₂ que la voiture et quatorze à quarante fois plus que le train. Vous l'avez admis il y a quelques semaines, monsieur le ministre délégué : les 100 milliards annoncés par la Première ministre pour le secteur ferroviaire devront être financés par une plus forte taxation du secteur aérien. Vous envisagez une taxe supplémentaire sur les billets d'avion en première classe ou en classe business. Vous annoncez cependant qu'elle rapporterait 100 millions sur la période 2023-2027, ce qui représente 0,1 % des 100 milliards annoncés.

Si vous ne placez pas la fiscalité à la hauteur des enjeux, vous ne pourrez pas faire du ferroviaire un outil sérieux de report modal. Tant que le train restera aussi coûteux que l'avion, voire plus, on ne s'en sortira pas. Pour toutes ces raisons, nous vous proposons de financer les RER métropolitains par une taxation du secteur aérien à la hauteur des enjeux.

(L'amendement n° 200 est adopté. En conséquence, l'article 6 est supprimé et l'amendement n° 158 tombe.)

Titre

Mme la présidente. L'amendement n° 268 de M. Pierre Meurin est défendu.

(L'amendement n° 268, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

EXPLICATIONS DE VOTE

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

M. Pierre Cazeneuve (RE). Nous avons eu le temps de débattre longuement de cette belle proposition de loi, que le groupe Renaissance votera. Lors de la précédente législature, nous avons affiché, avec la loi LOM, des objectifs très

ambitieux concernant la part modale du rail, ainsi que la volonté d'accélérer le déploiement des transports en commun et des mobilités durables sur l'ensemble du territoire. Le Président de la République a réaffirmé ces objectifs en novembre, en annonçant vouloir développer dix Serm. Avec cette proposition de loi, M. le rapporteur et président Zulesi a concrétisé un peu plus cette détermination.

Nous avons eu des débats de grande qualité, tant en commission qu'en séance, même si nous aurions apprécié d'être un peu plus nombreux. Je tiens à remercier l'ensemble des groupes avec lesquels nous avons pu discuter et à saluer le travail de M. David Valence, qui s'est beaucoup impliqué dans ce texte, bien qu'il ait dû s'absenter en fin d'après-midi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RE.)*

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

M. Pierre Vatin (LR). Je tiens à remercier le président Zulesi pour la coconstruction de ce texte. Comme je l'ai dit dans la discussion générale, je suis attaché aux trains en général et aux trains de passagers en particulier. S'agissant des métropoles régionales, un vaste travail reste à accomplir et des millions d'euros restent à trouver. C'est pourquoï, une fois n'est pas coutume, le groupe LR donne crédit au Gouvernement du suivi de ce dossier. Nous serons très vigilants quant à sa progression et n'hésiterons pas à devenir critiques s'il le faut. Le groupe LR votera ce texte.

M. Ian Boucard. Très bien !

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

Mme Aude Luquet (Dem). Comme M. Vatin, je salue la méthode que vous avez employée, monsieur le rapporteur et président de la commission, pour nous permettre d'aboutir à l'examen de ce texte aujourd'hui. Cette méthode a aussi contribué à apaiser les inquiétudes des uns et des autres, exprimées en commission et en séance, quant au rôle de la SGP ; celle-ci ne générera pas la réalisation des infrastructures, mais s'y intéressera, notamment par le biais d'apports en ingénierie et en savoir-faire. Son rôle consistera également à accompagner les élus dans la réalisation de projets de mobilité durable, en plaçant le ferroviaire au centre de l'intermodalité et de la multimodalité.

N'ayant pu être présente ce matin, je me réjouis *a posteriori* de l'adoption de l'amendement défendu par le groupe Démocrate, qui avait pour objet l'accessibilité des personnes en situation de handicap dans les transports. Pour toutes ces raisons, le groupe Démocrate votera ce texte.

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

M. Vincent Thiébaud (HOR). Le groupe Horizons et apparentés salue à son tour le travail accompli, en commission et en séance, pour enrichir ce texte, en lien direct avec les travaux que nous menons depuis la loi LOM avec le rapporteur – que je salue. Nous avions en effet, lors de son examen, défendu un amendement visant à dupliquer le modèle des RER sur l'ensemble du territoire.

Cette proposition de loi est essentielle. Nous aurions certainement eu besoin d'un accompagnement pour développer le réseau métropolitain express de Strasbourg ; nous y sommes cependant parvenus. Malgré les débats qui se sont tenus, l'ensemble du territoire n'y manifeste pas d'opposition. Les projets de Serm n'auront pas d'impact sur les engagements déjà pris par les régions dans le cadre des CPER en matière de développement du transport ferroviaire, en particulier concernant les dessertes fines.

Je tiens à saluer l'engagement de plus en plus marqué de M. le ministre délégué et de l'État dans le ferroviaire, qui est absolument essentiel pour assurer la transition énergétique, pour répondre aux besoins de la lutte contre le changement climatique, et surtout pour apporter à nos concitoyens une solution leur permettant d'éviter l'autosolisme. Le groupe Horizons et apparentés votera avec grand plaisir la proposition de loi de M. Zulesi.

Mme la présidente. La parole est à M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout (LIOT). Malgré un dérapage budgétaire, la SGP est parvenue à considérablement améliorer les transports en Île-de-France. Il n'y a pas de raison qu'on ne fasse pas aussi bien, voire mieux, dans le reste du territoire !

Certains points du texte, comme le périmètre et la gouvernance, méritaient d'être précisés ; ils l'ont été en grande partie. Le groupe LIOT votera donc la proposition de loi.

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

M. Sébastien Peytavie (Écolo-NUPES). Ce texte pose des jalons utiles : il permet d'acter le projet des Serm et d'avancer là où nous avons pris beaucoup trop de retard ces dernières années. Il est cependant imparfait, notamment parce qu'il n'intègre pas suffisamment le lien avec les mobilités actives, dont le vélo ; parce qu'il maintient la possibilité de construire des autoroutes climaticides, qui sont en contradiction avec la transition des mobilités, alors même qu'il promeut les Serm ; parce qu'il ne donne pas de précisions suffisantes sur les financements apportés par l'État.

Toutefois, nous saluons la volonté du rapporteur et du ministre délégué d'avancer sur le projet de Serm, ainsi que sur une loi de programmation des infrastructures de transport, afin de concrétiser les annonces de la Première ministre. Pour accompagner cet effort et poursuivre le travail collectif sur ce sujet, le groupe Écolo-NUPES votera cette proposition de loi. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

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

M. Gérard Leseul (SOC). La proposition de loi qui, je n'en doute pas, sera adoptée d'ici quelques instants, va dans le bon sens. Elle renforce l'ensemble des transports en commun et réduit le recours aux véhicules individuels lorsque c'est possible. Toutes ces mesures sont bien entendu positives. Nous aurions cependant dû aller plus loin en matière de transparence des financements et de leur répartition, de présentation dans les documents contractuels des Serm et de suivi des trajectoires budgétaires – nous l'avons dit à plusieurs reprises.

En outre, des objectifs précis de décarbonation auraient dû être inscrits dans le calendrier national de réalisation ou de déploiement des infrastructures et ouvrages, ainsi que nous l'avions proposé. Nous regrettons également que la question des fiscalités potentielles et des financements soit repoussée. Je ne doute pas que nous en discuterons, monsieur le ministre délégué, dans le cadre des débats budgétaires et du débat sur le projet de loi de planification.

L'ambition rappelée par notre collègue Cazeneuve aurait pu, à ce titre, être précisée, en indiquant dans le texte des objectifs clairs. Je salue néanmoins le travail de la commission et de son président. Bien entendu, nous ne nous opposerons pas à l'adoption de ce texte.

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

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES). J'ai eu l'occasion de le souligner lors de la discussion générale, les députés du groupe GDR-NUPES, en particulier les députés communistes,

partagent les objectifs politiques de votre proposition de loi. En effet, elle propose, à moyen terme, des modalités alternatives satisfaisantes pour nos concitoyens, en particulier les salariés, qui, chaque jour, dans nos métropoles – et bien au-delà –, cherchent des solutions pour se déplacer. En outre, elles viennent compenser plusieurs projets d'autoroutes à péages ou les zones à faibles émissions – je ne reviendrai pas sur ce débat.

Nous ferrailons sur les moyens à engager, qui seront nécessairement importants, pour atteindre ces objectifs. À cet égard, monsieur le ministre délégué, vous avez proposé de lancer un travail transpartisan. Chaque groupe réservera sa réponse.

Cela étant dit, vous savez que depuis bien longtemps, une ligne rouge nous sépare : la voie de la privatisation du service public de la SNCF qui est empruntée depuis plusieurs années. Cette ligne rouge point inévitablement lorsque nous débattons des questions de mobilité, notamment ferroviaire. C'est la raison pour laquelle nous ne nous opposerons pas à cette proposition de loi : nous nous abstenons. En effet, nous attendons des résultats au bénéfice des territoires et des populations concernées. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES et SOC.*)

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

M. Pierre Meurin (RN). Je vous remercie pour tous ces débats riches. Je regrette cependant, comme d'habitude, que vous n'ayez pas fait preuve d'un esprit de coconstruction, notamment avec le groupe Rassemblement national, même lorsqu'il proposait de simples amendements de bon sens. Toutefois, c'est l'intérêt général qui nous occupe.

Le texte suscite certaines inquiétudes dans notre groupe, malgré l'adoption d'un amendement qui, en guise de caution, a inscrit le mot « ruraux » à l'article 1^{er}. Nous n'avons pas d'idées claires sur la réalité du désenclavement des territoires ruraux. Il reste que cet article 1^{er} stigmatise en quelque sorte les automobilistes, ce que je ne peux accepter. Vous avez parlé de défendre la France qui roule au diesel, ce qui me rappelle les propos de Benjamin Griveaux qui condamnait « les gars qui fument des clopes et roulent au diesel », et donc les classes populaires.

M. Ian Boucard. Cela ne lui a pas porté chance !

M. Pierre Meurin. En réalité, vous ne souhaitez pas désenclaver les territoires ruraux. Ils pâtissent de vos politiques à tous les niveaux, que ce soit en matière de santé, de gestion de l'eau, d'énergie – avec, par exemple, l'implantation d'éoliennes qui pourrissent les paysages. Ils subissent également les conséquences de celles qui ont été conduites par le passé par les gouvernements successifs.

Le mouvement de stigmatisation des Français les plus modestes se poursuit. Pour prendre un exemple d'actualité, vous ne souhaitez pas supprimer les ZFE, même si vous avez bien compris qu'à part vous, tout le monde s'y oppose. C'est une bombe sociale. Vous voudriez déclencher une nouvelle crise des gilets jaunes que ne vous y prendriez pas autrement. C'est à croire que vous le faites exprès !

Sur l'organisation des Serm, nous émettons des réserves en ce qui concerne le financement de la Société du Grand Paris, ainsi que sur l'approche globale des mobilités. J'aurais souhaité un grand texte sur les mobilités,...

M. Vincent Thiébaud. La loi LOM !

M. Pierre Meurin. ...qui prévoit la rénovation des routes secondaires en France et des ouvrages d'art. En effet, ils tombent en ruine car les collectivités territoriales ne peuvent financer leur restauration.

Pour toutes ces raisons, auxquelles j'ajoute l'absence de coconstruction avec le groupe Rassemblement national, nous nous abstenons sur ce texte. En effet, nous concédons que ces projets puissent être bénéfiques au niveau local. Nous n'en resterons pas moins vigilants lors des débats sur le projet de loi de finances pour 2024. Nous espérons très rapidement une loi de programmation, présentée par le ministère des transports – qui pourrait être beaucoup plus enrichissante sur le plan intellectuel –, afin de proposer une vision globale et à long terme de toutes les mobilités.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

Mme la présidente. Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

| | |
|------------------------------------|----|
| Nombre de votants | 35 |
| Nombre de suffrages exprimés | 25 |
| Majorité absolue | 13 |
| Pour l'adoption | 25 |
| contre | 0 |

(La proposition de loi est adoptée.)

(Applaudissements sur les bancs des groupes RE, Dem et HOR.)

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

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur. Je serai bref, car je vous sais pressés de rentrer en circonscription. Je vous remercie pour le travail que nous avons réalisé, non seulement en commission et dans l'hémicycle, mais également en amont. Ce travail de coconstruction a permis de rendre le texte beaucoup plus ambitieux. Je remercie M. le ministre délégué et ses services, avec lesquels nous avons très bien travaillé. Bien entendu, je remercie les administratrices qui ont, une nouvelle fois, réalisé un travail exceptionnel.

Chers collègues, à nous désormais de faire vivre ce texte au Sénat et, par la suite, d'assurer ce que j'appelle le « service après vote », afin que le texte se déploie dans nos territoires. Enfin, madame la présidente, je vous remercie pour cette présidence efficace.

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

M. Clément Beaune, ministre délégué. Je remercie toutes celles et tous ceux qui ont contribué à ce vote qui, je crois, témoigne d'un large engagement et nous oblige à faire progresser le texte au cours de la navette parlementaire. J'espère que la proposition de loi sera rapidement adoptée.

Je veux avoir un mot particulier pour vous, monsieur le président et rapporteur, cher Jean-Marc Zulesi. Avec vos équipes et celles du ministère, que je veux remercier, vous avez fait partie de ceux qui ont œuvré d'arrache-pied pour que le texte avance vite et traduise cette ambition. J'espère que la proposition de loi, qui fera date, sera adoptée. Aujourd'hui, une étape importante a été franchie à l'Assemblée.

Je veux remercier le président Valence – il n'a pu rester cet après-midi –, qui a remis le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures auquel beaucoup de groupes politiques ont participé. Il témoigne également de cet esprit constructif qui a régné lors de nos débats.

Cette proposition de loi propose une réelle ambition nationale : à nous de la faire vivre. Nous aurons d'autres débats et de nombreux désaccords ; c'est la vie parlementaire. Le meilleur de celle-ci s'est exprimé aujourd'hui : nous avons fait preuve d'un esprit constructif et d'écoute, et vous avez voté un texte qui constitue une avancée au service de nos concitoyens. *(Applaudissements sur les bancs des groupes RE, Dem et HOR.)*

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, lundi 19 juin, à seize heures :

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, visant à donner à la douane les moyens de faire face aux nouvelles menaces.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures quarante.)

Le directeur des comptes rendus

Serge Ezdra