

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du lundi 9 mars 2009

(76^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. GUY FISCHER

Secrétaires :

Mme Anne-Marie Payet, M. Bernard Saugey.

1. **Procès-verbal** (p. 2609).
 2. **Fin de mission d'un sénateur** (p. 2609).
 3. **Dépôt d'un rapport du Gouvernement** (p. 2609).
 4. **Rappel au règlement** (p. 2609).
- MM. Michel Teston, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.
5. **Organisation et régulation des transports ferroviaires et guidés.** – Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi (p. 2610).

Article 1^{er} (*suite*) (p. 2610)

Amendements n^{os} 50 de Mme Mireille Schurch, 5 et 4 de la commission. – Mme Mireille Schurch, MM. Francis Grignon, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports ; Michel Teston. – Rejet de l'amendement n^o 50 ; adoption des amendements n^{os} 5 et 4.

Amendements identiques n^{os} 86 de M. Michel Teston et 113 rectifié *bis* de M. Charles Revet. – MM. Michel Teston, Charles Revet, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption des deux amendements.

Amendement n^o 131 du Gouvernement. – MM. le secrétaire d'État, le rapporteur, Michel Teston, Michel Billout, Charles Revet. – Adoption par scrutin public.

Amendement n^o 31 rectifié de M. Daniel Percheron. – MM. Paul Raoult, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels
après l'article 1^{er} (p. 2618)

Amendements n^{os} 6 rectifié de la commission et 87 de M. Michel Teston. – MM. le rapporteur, Michel Teston, le secrétaire d'État, Mme Nathalie Goulet. – Retrait de l'amendement n^o 87 ; adoption de l'amendement n^o 6 rectifié insérant un article additionnel.

Amendement n^o 132 du Gouvernement. – MM. le secrétaire d'État, le rapporteur, Hervé Maurey. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 2 (p. 2620)

Mme Mireille Schurch.

Amendements n^{os} 51 de Mme Mireille Schurch, 32 rectifié de M. Charles Revet, 74 de Mme Nathalie Goulet, 88 et 89 rectifié de M. Michel Teston. – MM. Michel Billout, Charles Revet, Mme Nathalie Goulet, Michel Teston, Roland Courteau, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait des amendements n^{os} 32 rectifié et 74 ; rejet des amendements n^{os} 51 et 88 ; adoption de l'amendement n^o 89 rectifié.

Amendement n^o 90 de M. Michel Teston. – MM. Michel Teston, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendements n^{os} 33 rectifié de M. Charles Revet et 91 de M. Michel Teston. – MM. Charles Revet, Michel Teston, le rapporteur, le secrétaire d'État, Mme Nathalie Goulet. – Retrait des deux amendements.

Amendement n^o 122 rectifié de M. Charles Revet. – MM. Charles Revet, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n^o 92 de M. Michel Teston. – Mme Bernadette Bourzai, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 62 rectifié *quater* de M. Hubert Haenel. – MM. Hubert Haenel, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 116 rectifié de M. Charles Revet. – MM. Charles Revet, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 52 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Michel Billout. – Rejet.

Amendement n^o 93 de M. Michel Teston. – MM. Michel Teston, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n^o 7 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels
avant l'article 3 (p. 2631)

Amendement n^o 94 de Mme Nicole Bonnefoy. – MM. Michel Teston, le rapporteur, le secrétaire d'État, François Zocchetto. – Rejet.

Amendements n^{os} 95 de Mme Nicole Bonnefoy et 34 rectifié *quater* de M. François Zocchetto. – Mme Bernadette Bourzai, MM. François Zocchetto, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet des deux amendements.

Amendements n^{os} 45 rectifié de Mme Mireille Schurch et 96 rectifié de M. Michel Teston. – MM. Michel Billout, Michel Teston, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet de l'amendement n^o 45 rectifié ; adoption de l'amendement n^o 96 rectifié insérant un article additionnel.

Article 3 (p. 2636)

Amendements n^{os} 60 de Mme Mireille Schurch et 8 de la commission. – MM. Mireille Schurch, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet de l'amendement n^o 60 ; adoption de l'amendement n^o 8.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel
après l'article 3 (p. 2638)

Amendement n^o 110 rectifié de M. Charles Revet. – MM. Denis Detcheverry, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait.

Intitulé du titre III (p. 2638)

Amendement n^o 53 de Mme Mireille Schurch. – MM. Michel Billout, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Article 4 (p. 2639)

MM. Michel Teston.

Amendement n^o 9 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 47 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 97 de M. Michel Teston et 117 rectifié de M. Charles Revet. – MM. Michel Teston, Charles Revet, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet des deux amendements.

Amendement n^o 40 de Mme Mireille Schurch. – MM. Michel Billout, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n^o 41 de Mme Mireille Schurch. – Mme Mireille Schurch, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article 5 (p. 2642)

Amendement n^o 54 de Mme Mireille Schurch. – MM. Michel Billout, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n^o 98 de M. Michel Teston. – MM. Michel Teston, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n^o 10 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Michel Teston. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 6 (p. 2644)

Amendement n^o 118 rectifié de M. Charles Revet. – MM. Charles Revet, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 7 (p. 2645)

Amendement n^o 55 de Mme Mireille Schurch ; amendements identiques n^{os} 99 de M. Michel Teston et 119 rectifié de M. Charles Revet ; amendement n^o 11 rectifié de la commission et sous-amendement n^o 145 de M. Hervé Maurey. – Mme Mireille Schurch, MM. Michel Teston, Charles Revet, le rapporteur, Hervé Maurey, le secrétaire d'État. – Retrait de l'amendement n^o 119 rectifié et du sous-amendement n^o 145 ; rejet des amendements n^{os} 55 et 99 ; adoption de l'amendement n^o 11 rectifié.

Adoption de l'article modifié.

Article 8 (p. 2647)

Amendement n^o 12 de la commission ; amendements identiques n^{os} 100 de M. Michel Teston et 120 rectifié de M. Charles Revet. – MM. le rapporteur, Michel Teston, Charles Revet, le secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement n^o 12, les amendements n^{os} 100 et 120 rectifié étant devenus sans objet.

Amendements n^{os} 13 rectifié de la commission, 35 rectifié *quinquies* de M. Hervé Maurey, 39 de Mme Mireille Schurch et 65 rectifié *quater* de M. Hubert Haenel. – MM. le rapporteur, Hervé Maurey, Mme Odette Terrade, MM. Hubert Haenel, le secrétaire d'État, Michel Teston. – Retrait de l'amendement n^o 65 rectifié *quater* ; adoption des amendements n^{os} 13 rectifié, 35 rectifié *quinquies* et 39.

Amendement n^o 64 rectifié *quater* de M. Hubert Haenel. – MM. Hubert Haenel, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article 9 (p. 2651)

Amendements n^{os} 56 de Mme Mireille Schurch, 14 de la commission et sous-amendement n^{os} 102 rectifié de M. Michel Teston et 140 rectifié de M. Louis Nègre, repris par M. Jean-Paul Emorine ; amendements n^{os} 121 rectifié, 129 rectifié de M. Charles Revet, 101 de M. Michel Teston, 75 et 76 de Mme Nathalie Goulet. – Mme Odette Terrade, MM. le rapporteur, Roland Courteau, Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques ; Charles Revet, Michel Teston, Mme Nathalie Goulet, M. le secrétaire d'État. – Retrait des amendements n^{os} 121 rectifié, 101, 129 rectifié et 75 ; rejet de l'amendement n^o 56 ; adoption des sous-amendements n^{os} 102 rectifié, 140 rectifié et de l'amendement n^o 14 modifié rédigeant l'article.

Article 10 (p. 2655)

Amendement n^o 15 de la commission et sous-amendement n^o 146 de M. Hervé Maurey ; amendement n^o 103 (*identique à l'amendement n^o 15*) de M. Michel Teston. – MM. le rapporteur, Hervé Maurey, Michel Teston, le secrétaire d'État. – Adoption du sous-amendement et des deux amendements modifiés.

Amendement n^o 38 de Mme Mireille Schurch. – MM. Michel Billout, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Articles 11 à 13. – Adoption (p. 2657)

Article 14 (p. 2658)

Amendement n^o 16 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Michel Billout. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 15 (p. 2659)

Amendements n^{os} 17 et 18 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article 16 (p. 2659)

Amendements n^{os} 19 à 22 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption des quatre amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel
après l'article 16 (p. 2661)

Amendement n^o 23 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 17 (p. 2661)

Amendements n^{os} 24 à 26 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption des trois amendements.

Adoption de l'article modifié.

Articles 18 et 19. – Adoption (p. 2662)

Article 20 (p. 2662)

Amendement n^o 142 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 21. – Adoption (p. 2663)

Article 22 (p. 2663)

Amendement n^o 27 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel
après l'article 22 (p. 2663)

Amendement n^o 28 rectifié de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 23 (p. 2663)

Amendements n^{os} 104 de M. Michel Teston, 143 de la commission et 57 de Mme Mireille Schurch. – MM. Roland Courteau, le rapporteur, Mme Mireille Schurch, M. le secrétaire d'État. – Rejet des amendements n^{os} 104 et 57 ; adoption de l'amendement n^o 143.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels
après l'article 23 (p. 2665)

Amendements n^{os} 133 et 134 du Gouvernement. – MM. le secrétaire d'État, le rapporteur, Michel Teston. – adoption des amendements insérant deux articles additionnels.

Intitulé du titre V (p. 2667)

Amendement n^o 58 de Mme Mireille Schurch. – MM. Michel Billout, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Article 24 (p. 2667)

Amendements n^{os} 37 de Mme Mireille Schurch, 66 rectifié *bis* de M. Yvon Collin et 29 de la commission. – Mme Mireille Schurch, MM. Yvon Collin, le rapporteur, le secrétaire d'État, Michel Billout. – Rejet de l'amendement n^o 37 ; adoption des amendements n^{os} 66 rectifié *bis* et 29.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel
après l'article 24 (p. 2669)

Amendement n^o 67 rectifié *bis* de M. Yvon Collin et sous-amendement n^o 139 rectifié *bis* du Gouvernement. – MM. Yvon Collin, le secrétaire d'État, le rapporteur, Hervé Maurey, Michel Teston, Michel Billout. – Adoption du sous-amendement ; rejet de l'amendement.

Article 25 (p. 2672)

Amendement n^o 36 de Mme Mireille Schurch. – MM. Michel Billout, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article.

Articles additionnels
après l'article 25 (p. 2672)

Amendement n^o 135 du Gouvernement et sous-amendement n^o 148 de M. Michel Teston. – MM. le secrétaire d'État, Michel Teston, le rapporteur. – Retrait du sous-amendement ; adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 136 rectifié du Gouvernement. – MM. le secrétaire d'État, le rapporteur. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 137 du Gouvernement. – MM. le secrétaire d'État, le rapporteur. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 138 rectifié du Gouvernement et sous-amendement n^o 144 rectifié de Mme Mireille Schurch. – M. le secrétaire d'État, Mme Mireille Schurch, M. le rapporteur. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié insérant un article additionnel.

Intitulé du projet de loi (p. 2676)

Amendement n^o 30 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement rédigeant l'intitulé.

Vote sur l'ensemble (p. 2676)

M. Michel Teston, Mme Mireille Schurch, M. Charles Revet.

Adoption, par scrutin public, du projet de loi.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, le président.

6. Dépôt de questions orales avec débat (p. 2679).

7. Textes soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution (p. 2680).

8. Ordre du jour (p. 2680).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. GUY FISCHER

vice-président

Secrétaires :

Mme Anne-Marie Payet,
M. Bernard Saugey.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

FIN DE MISSION D'UN SÉNATEUR

M. le président. Par lettre en date du 6 mars 2009, M. le Premier ministre a annoncé la fin, à compter du 15 mars 2009, de la mission temporaire confiée à Mme Fabienne Keller, sénateur du Bas-Rhin, auprès de M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et de Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, dans le cadre des dispositions de l'article L.O. 297 du code électoral.

Acte est donné de cette communication.

3

DÉPÔT D'UN RAPPORT DU GOUVERNEMENT

M. le président. M. le Premier ministre a transmis au Sénat, en application de l'article 67 de la loi du 9 décembre 2004 de simplification du droit, le rapport sur la mise en application de la loi du 7 avril 2008 relative à la nationalité des équipages de navires.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

Il sera transmis à la commission des affaires économiques et sera disponible au bureau de la distribution.

4

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, pour un rappel au règlement.

M. Michel Teston. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, alors que nous nous apprêtons à reprendre l'examen du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports, la presse fait état d'extraits du rapport de notre collègue Fabienne Keller, qui, selon ces sources, proposerait de séparer la gestion des gares de l'activité de transport au sein de la SNCF.

Après la séparation de l'infrastructure, d'une part, et des entreprises ferroviaires, d'autre part, et alors que le Gouvernement nous propose, avec l'amendement n° 131 audit projet de loi, de créer, au sein de la SNCF, une direction de l'exploitation séparée des autres activités, Mme Fabienne Keller s'apprêterait à proposer un nouveau morcellement du système ferroviaire, qui doit pourtant, à notre sens, demeurer intégré.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous nous faire connaître votre avis sur cette question, car je ne doute pas que vous soyez informé du contenu du rapport de Mme Fabienne Keller ?

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le sénateur, vous avez évoqué le rapport que Mme Fabienne Keller, parlementaire en mission, conformément aux dispositions constitutionnelles en vigueur, doit remettre incessamment à M. le Premier ministre, ainsi qu'à M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et à moi-même.

Nous lui avons demandé de mener une réflexion sur un certain nombre de questions, notamment sur le positionnement de la gare dans la ville, la gestion de l'affluence et, éventuellement, la présence de services publics dans les gares.

En outre, monsieur le sénateur, il était important de prévoir, dans la perspective de l'ouverture à la concurrence en 2010, que l'ensemble des sociétés ferroviaires puissent être présentes dans les gares, ne serait-ce que pour vendre leurs billets.

Mme Keller a proposé la création d'un « *manager* de gares » afin de déterminer un interlocuteur unique. En effet, lorsque, en tant qu'élus, nous avons besoin de nous adresser au responsable d'une gare, nous ignorons bien souvent qui peut être notre interlocuteur.

Monsieur le sénateur, nous avons, comme vous, pris connaissance des extraits du rapport qui ont été diffusés dans la presse. Nous attendons qu'il nous ait été remis officiellement pour nous prononcer.

Vous connaissez l'attachement de Mme Fabienne Keller au service public. À cet égard, je salue l'expérience tout à fait remarquable de la nouvelle gare de Strasbourg, qu'elle a inaugurée. À présent, ce dossier est géré par votre collègue Roland Ries.

Nous allons découvrir le rapport de Mme Keller, y travailler et, le cas échéant, en discuter avec la commission des affaires économiques si celle-ci le souhaite. Je pense qu'il constituera un élément intéressant dans le débat sur le secteur ferroviaire de notre pays. Bien entendu, à ce jour, le Gouvernement ne prend pas encore position sur les différentes options qui ont été proposées par votre collègue.

5

ORGANISATION ET RÉGULATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES ET GUIDÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, déclaré d'urgence, relatif à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports (n^{os} 501, 2007-2008, 184).

Mes chers collègues, je vous rappelle que l'examen de ce texte ayant commencé avant le 1^{er} mars, c'est l'ancienne procédure qui s'applique. L'examen se poursuit donc sur le texte du projet de loi initial.

Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus, au sein de l'article 1^{er}, à l'amendement n^o 50.

Article 1^{er} (suite)

La loi n^o 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifiée :

1^o Le huitième alinéa de l'article 5 est complété par les dispositions suivantes :

« Pour l'exercice de ces missions, l'État et les autres personnes publiques précédemment mentionnées ont accès aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires à la conduite d'études et de recherches de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports. L'utilisation de ces informations est faite dans le respect du secret des affaires sous peine des sanctions prévues à l'article 226-13 du code pénal. » ;

2^o L'article 13-1 est modifié comme suit :

a) Le premier alinéa est complété par la phrase suivante : « Les dispositions du présent alinéa ne concernent pas la construction ou la modification substantielle des véhicules de transport public guidé ou ferroviaire. » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « Leur mise en exploitation commerciale » sont remplacés par les mots : « La mise en exploitation commerciale de ces systèmes » ;

c) Après le deuxième alinéa, il est inséré l'alinéa suivant :

« L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule de transport ferroviaire ou guidé délivrée par l'autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne, ou celle d'un État appliquant, en vertu d'accords auxquels la France ou l'Union européenne sont parties, des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne, emporte autorisation de son exploitation commerciale dès lors qu'elle a été délivrée en application de règles communautaires, ou de règles reconnues par l'autorité compétente comme étant de nature à garantir la sécurité. » ;

d) À la fin du cinquième alinéa sont ajoutés les mots suivants : « ainsi que les modalités de reconnaissance des règles mentionnées au troisième alinéa. » ;

3^o Les articles 13-1 et 13-2 sont ainsi modifiés :

a) Aux articles 13-1 et 13-2, les mots : « un expert ou un organisme » sont remplacés par les mots : « un organisme » ;

b) À l'article 13-1, les mots : « ouvrages » et « de l'ouvrage » sont respectivement remplacés par les mots : « systèmes » et « du système » ;

c) Au premier alinéa de l'article 13-2, les mots : « ces ouvrages » sont remplacés par les mots : « ces systèmes » ;

4^o L'intitulé de la section I du chapitre I du titre II est remplacé par l'intitulé suivant : « De l'organisation du transport ferroviaire » ;

5^o À la section I du chapitre I^{er} du titre II, il est inséré deux articles 17-1 et 17-2 ainsi rédigés :

« Art. 17-1. – I. – Au sens du présent article, le réseau ferroviaire est composé du réseau ferré national et des lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux ports et aux terminaux desservant ou pouvant desservir plus d'un utilisateur final.

« Au sens du présent article, on entend par « capacités de l'infrastructure », la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un segment de l'infrastructure pendant une certaine période, et on entend par « sillon », la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.

« II. – La gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires. Aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

« III. – En ce qui concerne les entreprises ferroviaires, des comptes de profits et pertes et soit des bilans, soit des bilans financiers annuels décrivant l'actif et le passif sont tenus et publiés pour les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret.

« Les concours publics reçus par les entreprises ferroviaires au titre des missions de service public de voyageurs qui leur sont confiées ne peuvent être affectés à d'autres activités et doivent figurer dans les comptes correspondants.

« IV. – Les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire, dans des conditions équitables et sans discrimination, comprenant l'accès aux infrastructures y

compris aux infrastructures de services lorsqu'il n'existe pas d'autre possibilité économiquement viable, ainsi qu'à la fourniture de prestations complémentaires ou connexes.

« L'utilisation de l'infrastructure donne lieu à la passation d'un contrat entre le bénéficiaire d'un sillon et le gestionnaire d'infrastructure, et à la perception d'une redevance par ce dernier. Les capacités de l'infrastructure disponible ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service. Tout transfert de capacités d'infrastructure à titre onéreux ou gratuit est interdit et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

« Toutefois, d'autres personnes que les entreprises ferroviaires peuvent être autorisées à demander l'attribution de sillons, en vue de les mettre à la disposition d'une entreprise ferroviaire. Une telle mise à disposition des sillons qui leur sont attribués à une entreprise ferroviaire ne constitue pas un transfert prohibé au sens de l'alinéa précédent.

« Les redevances perçues pour l'accès aux infrastructures de services sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Les redevances pour les prestations complémentaires ou connexes offertes par un seul fournisseur sont liées au coût de la prestation calculé d'après le degré d'utilisation réelle.

« V. – Le gestionnaire d'infrastructure publie un document de référence du réseau qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires et contient les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau.

« Le gestionnaire d'infrastructure d'un réseau sur lequel une seule entreprise circule et n'effectue que des services de marchandises est dispensé d'établir le document de référence du réseau jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau.

« VI. – Tout candidat demandeur de sillons peut conclure avec le gestionnaire d'infrastructure un accord-cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

« VII. – Les entreprises ferroviaires qui exploitent des services avant le 1^{er} janvier 2010 peuvent conclure avec le gestionnaire d'infrastructure des accords-cadres pour une durée de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées à condition que ces entreprises justifient d'investissements spéciaux ou de contrats commerciaux avant cette date.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article.

« Art. 17-2. – À compter du 13 décembre 2009, les entreprises ferroviaires exploitant des services de transport international de voyageurs peuvent, à cette occasion, assurer des dessertes intérieures à condition que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire soit le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents.

« L'autorité administrative compétente peut s'opposer à la création de ces dessertes ou les limiter, sous réserve que la Commission de régulation des activités ferroviaires ait par un avis motivé, estimé que la condition précitée n'était pas remplie.

« Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut également s'opposer à la création de ces

dessertes ou les limiter, sous réserve que la Commission de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis motivé, estimé que ces services compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.

« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. » ;

6^o Au troisième alinéa de l'article 18 sont ajoutés les mots : « , sous réserve des dispositions du premier alinéa de l'article 17-2 ; ».

M. le président. Je suis saisi de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 50, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer le texte proposé par le 5^o de cet article pour l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, en cohérence avec nos précédents amendements, nous souhaitons la suppression du nouvel article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Nous voudrions revenir sur certains points particuliers, notamment sur la notion de « cabotage ».

En effet, le texte précise que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire doit être le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents. L'offre de transport intranational a donc un caractère accessoire.

En elle-même, la notion de cabotage est assez large et permet une grande discrétion d'interprétation. Si je partage avec M. le rapporteur le constat de l'ambiguïté de ce terme, je m'oppose à son interprétation.

En effet, les dispositions de ce texte donnent le droit à « l'autorité administrative compétente » de s'opposer à la création de ces dessertes ou de les limiter, à condition néanmoins que la Commission de régulation des activités ferroviaires, la CRAF, n'ait pas jugé que la condition mentionnée au premier alinéa était enfreinte.

Mon cher collègue, dans un amendement dont nous débattons sous peu, vous proposez d'exclure la possibilité pour l'autorité administrative de s'opposer à la création de dessertes ferroviaires, y compris lorsque l'autorité de régulation estime, par un avis motivé, que la condition précitée n'est pas remplie et qu'en conséquence le cabotage passe du statut d'objet « accessoire » à celui de principal.

Il s'agit donc d'une interprétation plus qu'extensive de la directive.

En outre, puisque la mission de déterminer le caractère accessoire de la desserte intérieure revient à l'autorité de régulation, il y a fort à parier que cette notion sera examinée sous un angle favorable aux nouveaux entrants.

Sur le fond, nous voyons bien que les discussions au sein de la commission ont largement dépassé la seule question du cabotage. Ainsi, le rapport Haenel préconise l'ouverture à la concurrence des transports régionaux en allant jusqu'à poser la question de la reprise du personnel en cas de changement d'opérateur. De cette manière, il sera tellement simple pour

les nouveaux opérateurs de profiter de l'expertise et des compétences des personnels de la SNCF, sans avoir à en assumer la formation !

Pourtant, le règlement du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement « OSP », garantit aux autorités organisatrices des transports la possibilité de mettre ou non en concurrence leurs opérateurs.

Parallèlement, une telle possibilité de mise en concurrence entre les entreprises ferroviaires permettra à la SNCF de se lancer à l'assaut de nouveaux marchés en Europe, au lieu de développer l'offre de transports en France.

Nous considérons pour notre part qu'en matière de mise en œuvre du service public la coopération des acteurs publics est plus pertinente que leur mise en concurrence.

Une fois encore, vous vous hâtez d'offrir aux opérateurs privés les bénéfices de ce que l'investissement public massif a permis de construire en termes d'offre de transports et d'infrastructures.

C'est pourquoi nous demandons la suppression du nouvel article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

M. le président. L'amendement n° 125, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa du texte proposé par le 5° de cet article pour l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, remplacer les mots :

peuvent à cette occasion assurer des dessertes intérieures

par les mots :

ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toutes les gares

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 5, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Dans le deuxième alinéa du texte proposé par cet article pour l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, remplacer les mots :

s'opposer à la création de ces dessertes ou les limiter

par les mots :

limiter ces dessertes intérieures

II. – Dans le troisième alinéa du même texte, remplacer les mots :

s'opposer à la création de ces dessertes ou les limiter

par les mots :

limiter ou le cas échéant interdire ces dessertes intérieures

et le mot :

services

par le mot :

dessertes

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur de la commission des affaires économiques. La directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 donne un droit d'accès aux entreprises ferroviaires assurant des services

internationaux de transports de voyageurs et permet également le « cabotage », c'est-à-dire l'offre à des clients domestiques de dessertes intérieures sous conditions.

Contrairement à ce qui est indiqué dans le projet de loi, il n'est donc pas possible de s'opposer à la création de dessertes ferroviaires dès lors que l'objet principal du service est bien international et que ces dessertes n'entrent pas en concurrence avec des dessertes assurées par des services relevant d'un contrat de service public.

Il sera donc impossible d'interdire à une entreprise d'effectuer un service ferroviaire international. Seule la possibilité d'assurer des dessertes intérieures peut être encadrée. Il s'agit donc seulement de limiter le service de transport qui est assuré.

Cet amendement vise à rectifier le projet de loi en ce sens, puisque le cabotage doit être accessoire, et non principal.

M. le président. L'amendement n° 69, présenté par M. Le Grand, est ainsi libellé :

Dans le deuxième alinéa du texte proposé par le 5° de cet article pour l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, remplacer les mots :

peut s'opposer à la création de ces dessertes ou les limiter

par les mots :

peut limiter le droit pour l'entreprise ferroviaire de prendre ou déposer des voyageurs dans toutes gares

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 4, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Dans le deuxième alinéa du texte proposé par le 5° de cet article pour l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, remplacer les mots :

la commission

par les mots :

l'autorité

II. – En conséquence, procéder à la même substitution dans l'ensemble du projet de loi, à l'exception de :

– la seconde occurrence dans l'avant-dernier alinéa de l'article 4 ;

– la deuxième occurrence dans le dernier alinéa de l'article 13 ;

– l'occurrence dans la dernière phrase du troisième alinéa de l'article 16 ;

– la seconde occurrence dans le premier alinéa de l'article 17 ;

– l'occurrence dans le III de l'article 20.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement vise à donner à la nouvelle autorité un nom plus conforme au rôle que nous voulons lui conférer.

En effet, le Gouvernement avait envisagé dans le projet de loi la création d'une « commission » de régulation des activités ferroviaires. Nous proposons plutôt de créer une « autorité ».

M. le président. L'amendement n° 70, présenté par M. Le Grand, est ainsi libellé :

Dans le troisième alinéa du texte proposé par le 5° de cet article pour l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, remplacer les mots :

également s'opposer à la création de ces dessertes ou les limiter

par les mots :

limiter le droit pour les entreprises ferroviaires de prendre ou de déposer des voyageurs dans toute gare

Cet amendement n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 50 ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Comme je l'avais déjà indiqué à propos de l'amendement n° 48, il serait, me semble-t-il, paradoxal de supprimer l'article 17-2 de la loi d'orientation des transports intérieurs au nom de la défense du service public, alors que l'objet de cet article est précisément d'assurer que la concurrence ne perturbe pas l'équilibre des missions de service public ferroviaire.

De notre point de vue, la défense du service public nécessite au contraire le maintien de cet article.

C'est pourquoi la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Je partage l'avis du rapporteur sur l'amendement n° 50, même si je comprends parfaitement les motivations de ses auteurs, mais celles-ci ne correspondent pas à l'esprit de ce projet de loi.

En revanche, le Gouvernement est favorable aux amendements n°s 5 et 4 de la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 50.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote sur l'amendement n° 5.

M. Michel Teston. Il me semble que l'amendement de la commission va moins loin que le texte initial du projet de loi dans la limitation du droit accordé aux opérateurs ferroviaires. Or, nous savons parfaitement – l'exemple du cabotage routier est particulièrement éclairant à ce sujet – que le cabotage ferroviaire peut entraîner des difficultés pour les contrats de service public. J'aimerais donc savoir pourquoi le texte initial, qui me paraissait plus protecteur, n'est pas maintenu.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 86, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutan, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

I. – Compléter le texte proposé par le 5° de cet article pour les articles 17-1 et 17-2 de la loi n° 82-1153 du

30 décembre 1982 par un article additionnel ainsi rédigé :

« Art 17-3. – La consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par un décret en Conseil d'État pris en application des principes énoncés par l'article 14 de la présente loi.

« La gestion du réseau ferré national est confiée à Réseau ferré de France qui en assure la responsabilité dans les conditions prévues par la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire.

« Réseau ferré de France et les titulaires des contrats de partenariat ou de délégations de service public mentionnés aux articles 1-1 et 1-2 de la loi du 13 février 1997 précitée ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure. »

II. – Après le 5° de cet article, insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° L'article 1^{er} de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire est ainsi modifiée :

a) Dans la deuxième phrase du premier alinéa, les mots : « de l'infrastructure » sont supprimés.

b) La dernière phrase du premier alinéa est ainsi rédigée : « Il est le gestionnaire du réseau ferré national. »

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. La création des partenariats public-privé ferroviaires amène plusieurs gestionnaires d'infrastructure à coexister sur le même réseau ferré national. Dans ce cadre, Réseau ferré de France tout comme les titulaires des contrats de partenariat public-privé sont qualifiés de gestionnaires d'infrastructure. Cette qualification résulte des dispositions de l'article 9 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 et de l'article 2 du décret 2006-1534 du 6 décembre 2006.

L'introduction dans la loi d'orientation des transports intérieurs des principes régissant l'ouverture à la concurrence conduit à faire remonter au niveau législatif la notion de gestionnaire d'infrastructure, sans que soient définis pour autant les titulaires de cette qualification. Il devient donc nécessaire de désigner les gestionnaires d'infrastructure dans la loi d'orientation des transports intérieurs.

Parmi les gestionnaires d'infrastructure, RFF joue un rôle très particulier, plus large, pérenne et fondamental : RFF doit assurer l'unité du réseau en faisant respecter des principes de gestion unique pour l'ensemble du réseau ; RFF doit coordonner la répartition des capacités entre les titulaires de contrats de délégation de service public ; RFF publie un document de référence du réseau unique, dont nous avons déjà souligné l'importance pour les entreprises – importance qui n'est pas niée ; enfin, depuis 2005, RFF dispose d'une nouvelle possibilité pour développer le réseau, en décidant de recourir à des contrats de partenariat public-privé.

Il nous apparaît donc nécessaire, à côté des gestionnaires transitoires d'infrastructure du réseau ferré national, de désigner un gestionnaire du réseau lui-même. Ce rôle est naturellement celui de RFF, au regard des missions qui lui sont confiées par la loi de 1997 et qui n'apparaissent pas dans la loi d'organisation des transports intérieurs, alors même que cette loi organise le transport ferroviaire dans son ensemble.

M. le président. L'amendement n° 113 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bailly, Bizet et Bécot, est ainsi libellé :

Compléter le texte proposé par le 5° de cet article pour les articles 17-1 et 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 par un article ainsi rédigé :

« Art 17-3. – La consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par l'État, dans les conditions prévues à l'article 14 de la présente loi.

« La gestion du réseau ferré national est confiée à Réseau ferré de France qui en assure la responsabilité dans les conditions prévues par la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouvellement du transport ferroviaire.

« Réseau ferré de France et les titulaires des contrats de partenariat ou de délégations de service public mentionnés aux articles 1-1 et 1-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 précitée ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure. »

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Je serai très bref, puisque mon amendement a quasiment le même objet que le précédent. Il vise à rappeler que Réseau ferré de France, qui assure la gestion de l'ensemble du réseau ferroviaire, reste en quelque sorte le « patron » et le coordonnateur de toutes les activités.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La commission a émis un avis très favorable sur ces deux amendements, car il était indispensable, avec l'arrivée des partenariats public-privé, de préciser les rôles des uns et des autres.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est également très favorable à l'amendement n° 86. Je pense d'ailleurs que son adoption donnerait satisfaction à l'amendement de M. Charles Revet, dont la rédaction est très proche. Peut-être celui-ci pourrait-il d'ailleurs accepter de rectifier son amendement afin de le rendre identique à cet amendement n° 86 ?

M. le président. M. Revet, vous rangez-vous à la suggestion de M. le secrétaire d'État ?

M. Charles Revet. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 113 rectifié *bis*, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bailly, Bizet et Bécot et ainsi libellé :

I. – Compléter le texte proposé par le 5° de cet article pour les articles 17-1 et 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 par un article additionnel ainsi rédigé :

« Art 17-3. – La consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par un décret en Conseil d'État pris en application des principes énoncés par l'article 14 de la présente loi.

« La gestion du réseau ferré national est confiée à Réseau ferré de France qui en assure la responsabilité dans les conditions prévues par la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouvellement du transport ferroviaire.

« Réseau ferré de France et les titulaires des contrats de partenariat ou de délégations de service public mentionnés aux articles 1-1 et 1-2 de la loi du 13 février 1997 précitée ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure. »

II. – Après le 5° de cet article, insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° L'article 1^{er} de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouvellement du transport ferroviaire est ainsi modifiée :

a) Dans la deuxième phrase du premier alinéa, les mots : « de l'infrastructure » sont supprimés.

b) La dernière phrase du premier alinéa est ainsi rédigée : « Il est le gestionnaire du réseau ferré national. »

Je mets aux voix les amendements identiques n°s 86 et 113 rectifié *bis*.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 131, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Compléter cet article par onze alinéas ainsi rédigés :

...° L'article 24 est complété par un III ainsi rédigé :

« III – Au sein de la Société nationale des chemins de fer français, un service spécialisé exerce, à compter du 1^{er} janvier 2010, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France, les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national mentionnées à l'article 1^{er} de la loi n° 97-135 du 13 février 1997, dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions essentielles ainsi exercées garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne reçoit aucune instruction qui soit de nature à remettre en cause ou à fausser cette indépendance et veille au caractère non discriminatoire des décisions prises pour l'exécution de ses missions. Il est nommé, pour cinq ans, par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé des transports et après avis de l'autorité de régulation des activités ferroviaires. Il ne peut être mis fin de manière anticipée à ses fonctions, le cas échéant à la demande du président de la Société nationale des chemins de fer français, que dans l'intérêt du service et selon des modalités identiques à celles de sa nomination.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être membre du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français. Les personnels employés par le service ne peuvent recevoir d'instructions que du directeur ou d'un agent placé sous son autorité.

« Les dispositions de l'article 226-13 du code pénal s'appliquent à la divulgation, à toute personne étrangère au service gestionnaire des trafics et des circulations, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la communication serait de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions par Réseau ferré de France et par les services gestionnaires des trafics et des circulations sur d'autres réseaux ferroviaires français

ou étrangers. Elles ne s'appliquent pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France.

« Le service gestionnaire des trafics et des circulations dispose d'un budget propre, dont le financement est assuré par Réseau ferré de France dans le cadre d'une convention passée avec la Société nationale des chemins de fer français, cosignée par le directeur du service gestionnaire. Cette convention fixe, conformément à l'article 1^{er} de la loi du 13 février 1997 précitée, les conditions d'exécution et de rémunération des missions exercées par le service, notamment pour ce qui concerne les études techniques d'exécution nécessaires à l'instruction des demandes de sillons et la gestion opérationnelle des circulations.

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations est seul responsable de la gestion administrative et budgétaire du service. Il dispose, à ce titre, du pouvoir d'engager les dépenses liées à son fonctionnement et à l'accomplissement de ses missions.

« Aucune décision intéressant, directement ou indirectement, la carrière d'un agent affecté au service gestionnaire des trafics et des circulations ne peut être prise sans l'avis du directeur du service, préalablement consulté. Cet avis est communiqué, à sa demande, à l'agent intéressé.

« Un agent du service gestionnaire des trafics et des circulations ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, d'informations dont la divulgation est sanctionnée au titre du présent article ne peut exercer, en dehors de ce service, des activités dont la liste est définie par décret en Conseil d'État. Ce décret fixe la durée de l'interdiction.

« Un décret précise, en tant que de besoin, les exigences matérielles d'indépendance auxquelles doit satisfaire le service gestionnaire, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information.

« Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent III, en particulier les règles de fonctionnement du service gestionnaire des trafics et des circulations. »

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cet amendement est important.

Nous devons assurer la gestion des sillons ferroviaires, utiliser au mieux notre réseau ferroviaire, tenir compte de l'ouverture à la concurrence européenne, et vous savez, mesdames, messieurs les sénateurs, que notre pays a déjà reçu une mise en demeure de la Commission européenne à ce sujet. Nous devons donc faire évoluer nos structures.

Le dispositif que propose le Gouvernement, je le sais, ne semble pas assez ambitieux au président de la commission des affaires économiques et au rapporteur. Mais cette solution est acceptable économiquement, politiquement et socialement.

D'une part, nous demandons à RFF de mettre en place une plate-forme commerciale qui assurera la relation entre les entreprises et répartira les capacités de travaux ; cette répartition représente un des problèmes majeurs de notre réseau ferroviaire.

D'autre part, nous demandons à la SNCF de créer une direction d'exploitation du réseau qui soit séparée du reste de l'entreprise, regroupant l'ensemble des agents en lien avec la production des sillons. Ces agents conserveront leur statut actuel ; le budget de cette direction sera distinct de celui de la SNCF et son directeur sera nommé par décret du Premier ministre, sur proposition du ministre en charge des transports et après avis de la commission de régulation des activités ferroviaires.

D'autres solutions ont été évoquées avec certains d'entre vous. Il a été ainsi préconisé de créer une filiale au sein de la SNCF, mais ce dispositif aurait été très lourd. Un transfert des 14 400 cheminots concernés à RFF a également été envisagé, mais il n'est pas apparu souhaitable. Nous avons donc cherché un compromis qui, par définition, représente un moyen terme entre le possible et le souhaitable : il présente le mérite essentiel de mettre notre pays en conformité avec les normes européennes.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement était très attendu, non seulement à la suite de plusieurs rapports récents que j'évoquais lors de la discussion générale, mais aussi après les débats que nous avons eus avec vous, monsieur le secrétaire d'État, en commission des affaires économiques.

Vous connaissez la préférence qui s'est exprimée dans nos rangs en faveur d'une solution qui permettrait de clarifier définitivement les responsabilités respectives de RFF et de la SNCF, à savoir le transfert, de la SNCF vers RFF, des 14 000 agents en charge de la gestion du réseau, tout en maintenant à ceux-ci bien entendu l'intégralité de leur statut au sein de l'établissement public d'accueil. Il s'agirait tout simplement de donner à RFF les moyens d'exercer sa mission de gestionnaire de l'infrastructure.

D'autres solutions de clarification sont d'ailleurs elles aussi envisageables, comme la création, proposée par notre collègue Haenel, d'un équivalent ferroviaire émanant d'une filiale indépendante de la SNCF, sur le modèle de Réseau de transport d'électricité, RTE, qui a été validé par la Commission européenne dans ce secteur.

Tout cela étant rappelé, vous comprendrez, monsieur le secrétaire d'État, le reproche principal que la commission des affaires économiques formule à l'encontre de cet amendement n° 131 : le système proposé ne met pas fin à la dichotomie qui existe, depuis la loi du 13 février 1997, source de nombreuses difficultés juridiques, organisationnelles, techniques et, au final, économiques dans l'exploitation quotidienne des circulations ferroviaires en France.

Cet amendement n° 131 présente toutefois deux avantages qui ne sont pas d'égale importance à nos yeux. Premièrement, il existera désormais une structure spécifiquement en charge de l'exploitation du réseau, ce qui facilitera grandement le contrôle effectué par l'autorité de régulation sur cette fonction stratégique puisque, au travers de l'attribution des sillons, c'est ni plus ni moins l'accès au réseau ferroviaire qui est en cause. Deuxièmement, et c'est l'avantage auquel nous sommes le plus sensibles, l'individualisation des services en charge de la gestion des circulations est absolument indispensable à toute évolution ultérieure, dans la mesure où ces mêmes services sont aujourd'hui dispersés au sein de la SNCF, opérateur ferroviaire ; la création du nouveau service, proposée par l'amendement n° 131, permettra de distinguer l'ensemble des équipes en charge de la programmation des circulations et de leur gestion opérationnelle.

Comme on dit souvent, « qu'importe le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse ! » Il est en effet urgent de procéder à l'identification et à l'organisation séparée des services en question. Ce n'est pas une mince affaire : au-delà de l'aspect juridique, il s'agit surtout d'une réorganisation des procédures et de la mise en œuvre concrète de la séparation des locaux de travail, des systèmes informatiques et, plus généralement, de la circulation des informations entre les services de gestion des circulations et la SNCF, opérateur ferroviaire.

Cette création suppose aussi, et surtout, une évolution culturelle pour les personnels concernés. Il est donc largement temps de commencer cette indispensable évolution qui se fait attendre depuis de nombreuses années.

C'est donc en considérant cet amendement n° 131 comme un préalable à d'autres évolutions que la commission des affaires économiques a émis un avis favorable.

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. Tout le monde se souvient du contexte dans lequel a été adoptée la loi de 1997, qui a séparé la gestion de l'infrastructure de l'exploitation du réseau.

Tout le monde sait, depuis, que la difficulté majeure résulte de la reprise, par Réseau ferré de France, d'une dette très importante, évaluée aujourd'hui à près de 28 milliards d'euros, et qu'il faudrait trouver assez rapidement une solution qui permette au système ferroviaire français de retrouver une logique intégrée ; telle est du moins notre position. Or ce projet de loi ne comporte aucune avancée dans ce domaine.

Je comprends bien l'esprit dans lequel Dominique Bussereau nous présente cet amendement, avec l'objectif de répondre aux exigences de l'Union européenne. Nous y voyons, quant à nous, un risque fort d'évolution, à terme, vers une filialisation de l'activité de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national. Nous sommes donc opposés à cet amendement, dans la continuité logique de la position que nous avons toujours défendue en la matière.

M. le président. La parole est à M. Michel Billout, pour explication de vote.

M. Michel Billout. Je reviendrai plus tard sur la dette de l'État transférée à Réseau ferré de France. Pour l'instant, s'agissant de l'amendement n° 131 tendant à la création d'un service spécialisé, je ferai part de notre réserve.

Après les propositions de notre collègue Haenel sur la création d'une nouvelle société et l'individualisation sous forme d'une société indépendante travaillant sous l'autorité de RFF, nous avons craint une privatisation de ces services d'exploitation des trafics et circulations. Aussi l'amendement du Gouvernement visant à la création, au sein de la SNCF, d'un service regroupant des cheminots qui conservent leur statut sont-ils des motifs de satisfaction. En tout cas, on peut le considérer comme un moindre mal.

Nous comprenons en effet que les potentiels nouveaux entrants, tels Veolia ou Air France, puissent craindre des difficultés d'accès aux sillons. L'indépendance des aiguilleurs et des horairistes et, de façon générale, de tout le personnel chargé de la gestion des trafics et des circulations, serait de nature à les rassurer. Mais l'exercice d'une mission de service public par la SNCF implique déjà largement, pour les horairistes et aiguilleurs, le respect des obligations d'indépendance, d'impartialité et de neutralité vis-à-vis des nouveaux

entrants. Nous n'avons d'ailleurs eu connaissance d'aucune plainte en justice tendant à mettre en cause l'impartialité de ces agents dans la gestion du fret ferroviaire.

Il n'est donc pas réellement nécessaire de créer un service à la structuration alambiquée sous la forme d'une direction d'exploitation dont les agents garderaient leur statut SNCF mais dont le directeur, nommé par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé des transports et après avis du président de la commission de régulation des activités ferroviaires, gérerait directement le budget et définirait objectifs et missions de la structure.

Pour le moment, une direction d'exploitation au sein de la SNCF est un moindre mal. Ce n'est cependant qu'une satisfaction éphémère car les conditions de mise en place de ce service pour l'instant encore appelé direction d'exploitation nous laissent circonspects. Nous pensons que cela favorisera à terme l'externalisation de cette direction et sa transformation en filiale ; l'expérience et l'histoire nous fournissent des exemples d'une telle évolution.

Une telle externalisation conduira à désintégrer le système, alors même qu'il faut, à notre avis, maintenir une unité du réseau.

Les salariés transférés auront le statut de cheminots. Qu'en sera-t-il, cependant, de ceux qui seront par la suite recrutés par ce service ? Auront-ils droit à ce statut ? Selon nous, l'existence au sein de la SNCF d'un corps indépendant des aiguilleurs et horairistes soumis au principe de neutralité et à un devoir de réserve est un élément nécessaire pour assurer une gestion non discriminatoire, déconnectée des résultats économiques des uns et des autres.

Ce cadre public doit être maintenu pour que cette indépendance soit réellement assurée. De plus, nous pensons qu'il faut un système ferroviaire intégré techniquement, socialement et juridiquement.

Le Gouvernement ne pouvant nous donner de garanties sur ces différents points, nous voterons contre cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Charles Revet, pour explication de vote.

M. Charles Revet. Comme l'ont souligné M. le secrétaire d'État et M. le rapporteur, il s'agit d'un amendement très important.

Nous souhaitons tous que le transport ferroviaire – non seulement le transport de personnes mais aussi le fret – se développe.

Il est vrai que certains opérateurs potentiels se posaient des questions. Ils s'interrogeaient sur les modalités de fonctionnement du dispositif et le degré d'indépendance de la structure. Je crois, monsieur le secrétaire d'État, que vous avez trouvé la bonne formule.

Nous comprenons parfaitement que les agents souhaitent conserver un statut auquel ils sont attachés. Le dispositif retenu ne l'empêche pas, tout en offrant une bonne visibilité.

En défendant le précédent amendement, j'avais évoqué le lien avec RFF. Il me semble qu'il ne peut en aller autrement. Jusqu'à preuve du contraire, RFF est propriétaire du réseau et, à ce titre, concerné par tout ce qui s'y passe.

Je crois que la solution de l'amendement n° 131 est de nature à permettre que le développement du transport ferroviaire se poursuive dans des conditions harmonieuses.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Comme l'ont indiqué MM. Billout, Teston et Revet, le sujet est important.

Il est vrai, monsieur Billout, qu'aucune plainte formelle n'a été déposée. Cependant, le ministère a reçu un certain nombre de lettres mettant en cause non pas, évidemment, les cheminots, hommes et femmes exerçant les métiers d'horairistes et d'aiguilleurs, mais l'organisation du système.

Comme tous les orateurs l'ont indiqué, nous avons cherché à atteindre un certain équilibre. Certes, la solution de la filiale mettrait un terme à la dichotomie, mais elle compliquerait la situation, le nombre d'entités passant de deux à trois. Elle comporterait en outre des risques, rappelés par M. Billout.

Le transfert à RFF casserait le système. Ajouter 14 000 personnes à un effectif de 800 personnes créerait un dispositif invraisemblable.

Nous avons donc essayé de trouver un équilibre. Je le dis très clairement à la Haute Assemblée : il ne s'agit ni d'un piège ni d'un leurre cachant autre chose. La solution retenue, qui a fait l'objet de discussions avec la SNCF et ses organisations syndicales, est claire.

Tout en ayant pris bonne note des positions respectives des différents groupes, je demande donc à la Haute Assemblée de bien vouloir voter cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 131.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

(Le scrutin a lieu.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 126 :

Nombre de votants.....	323
Nombre de suffrages exprimés.....	323
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	162
Pour l'adoption	185
Contre	138

Le Sénat a adopté.

L'amendement n° 31 rectifié, présenté par MM. Percheron, Raoult et Sergent, est ainsi libellé :

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article 30-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Il peut comprendre des syndicats mixtes définis à l'article L. 5711-1 ou à l'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales et compétents en matière d'organisation des transports. »

La parole est à M. Paul Raoult.

M. Paul Raoult. Quoiqu'il puisse paraître d'une portée limitée, cet amendement doit, à mon sens, permettre de modifier sensiblement le paysage du transport. Il vise à

faire en sorte que les syndicats mixtes de transports puissent se regrouper dans un grand syndicat mixte à l'échelon régional.

Ayant l'expérience de ces questions dans le département du Nord et la région Nord-Pas-de-Calais et ayant été avec d'autres à l'initiative d'un tel projet de syndicat, aujourd'hui bloqué, j'estime important que l'ensemble des autorités compétentes en matière de transports puissent se réunir dans un même syndicat mixte : les autorités organisatrices de transports au niveau des agglomérations, c'est-à-dire souvent des syndicats de transports liés à des communautés d'agglomération, sans que le périmètre sur lequel ils exercent leurs compétences soit forcément identique, ce qui crée des difficultés, mais aussi les conseils généraux, à qui incombe la responsabilité du transport dit interurbain, dans les zones rurales.

L'existence d'un syndicat mixte régional rassemblant les différentes autorités et les différents syndicats mixtes permettrait d'harmoniser ces transports – autocars, bus, chemins de fer –, de régler les horaires de manière plus coordonnée, d'établir une tarification coordonnée des différents moyens de transports et de résoudre les problèmes d'itinéraires, les autocars n'ayant par exemple pas le droit de s'arrêter dans certaines zones qu'ils traversent pourtant. En somme, il s'agit de moderniser vraiment les transports.

Le dispositif proposé existe déjà dans les domaines des déchets, de l'énergie et de l'eau. Nous demandons donc sa transposition dans le champ des transports.

Il est vrai que cette réflexion a déjà été engagée dans le cadre du Grenelle II.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Absolument !

M. Paul Raoult. Cependant, nous pourrions peut-être anticiper dans la mesure où le Grenelle I est toujours en discussion et que l'examen du Grenelle II n'est pas encore engagé.

En tout cas, une attente forte existe non seulement dans le Nord-Pas-de-Calais mais aussi en région Rhône-Alpes. Ainsi, au lendemain de la publication du rapport Balladur, nous pourrions anticiper sur une clarification des compétences en matière de transports, aujourd'hui éparpillées.

Je songe à ces élèves qui, pour aller au lycée, doivent emprunter, tout d'abord, un car, géré par le département, puis des transports ferroviaires, gérés par la région, et, enfin, un bus, géré par l'autorité organisatrice des transports. Il faudrait vraiment mettre un peu d'ordre dans tout cela, ne serait-ce que pour harmoniser les tarifs ?

Cet amendement me paraît donc tout à fait utile. Il vient à son heure.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Comme Paul Raoult, la commission a pensé qu'il était tout à fait nécessaire d'anticiper. Elle a donc émis un avis très favorable sur cet amendement, qui permet de mieux gérer les problèmes d'intermodalité.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est également très favorable à l'amendement n° 31 rectifié. Il souscrit pleinement à la brillante analyse de M. Raoult.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 31 rectifié.

(L'amendement est adopté à l'unanimité des présents.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Articles additionnels après l'article 1^{er}

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 6 rectifié, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques.

Un recours devant une commission d'aptitudes ferroviaires peut être formé à l'encontre d'une décision du médecin ou du psychologue.

Les dispositions du premier alinéa entrent en vigueur au 1^{er} décembre 2010 et au 1^{er} décembre 2012 pour les conducteurs n'effectuant que des services intérieurs. Ces dates sont repoussées au 1^{er} décembre 2017 pour les personnes régulièrement habilitées à la conduite de trains avant le 1^{er} décembre 2010.

La licence délivrée dans un État membre de la Communauté européenne ou dans un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, est valable sur le territoire national.

II. – Le fait de conduire un train sans être titulaire de la licence et des documents requis par la réglementation de sécurité, ou d'affecter à la conduite de trains une personne qui n'est pas titulaire de ces documents est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 75 000 euros. L'amende est quintuplée lorsque l'infraction est commise par une personne morale.

III. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article et notamment les conditions d'organisation et de fonctionnement de la commission d'aptitudes ferroviaires.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement vise à transposer la directive 2007/59/CE relative au certificat européen de conduite des trains. Cette transposition doit avoir lieu avant la fin de l'année 2009 et le début d'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs.

Il est à noter que les 20 000 conducteurs français en service intérieur verront leurs compétences reconnues automatiquement jusqu'en 2017.

La peine d'emprisonnement et l'amende prévues pour le délit défini au II de l'article sont destinées, en vue d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires, à avoir un effet dissuasif notamment à l'égard des personnes qui affecteraient à la conduite d'un train en connaissance de cause une personne dépourvue des documents obligatoires.

Les peines retenues sont similaires à celles qui sont prévues pour le transport aérien lorsqu'un pilote conduit un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence.

M. le président. L'amendement n° 87, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire national s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des conditions d'âge, de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques, et d'une ou plusieurs attestations indiquant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire le matériel roulant.

La licence est délivrée par l'autorité de sécurité compétente, qui tient à jour un registre de toutes les licences délivrées. L'attestation est délivrée par chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire d'infrastructure, selon ses propres procédures.

Le titulaire d'une licence se soumet à des examens et contrôles périodiques afin de vérifier qu'il remplit les conditions spécifiées au premier alinéa. Il en est de même pour le titulaire d'une ou plusieurs attestations.

II. – Les dispositions du premier alinéa entrent en vigueur au 1^{er} décembre 2009 et au 1^{er} décembre 2010 pour les conducteurs n'effectuant que des services intérieurs. Ces dates sont repoussées au 1^{er} décembre 2017 pour les personnes régulièrement habilitées à la conduite de trains avant le 1^{er} décembre 2010.

Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire du réseau ferré national prennent tous les moyens nécessaires en vue de former et d'habilitier les conducteurs opérant avant le 1^{er} décembre 2010.

La licence délivrée dans un État membre de la Communauté européenne est valable sur le territoire national. La licence délivrée par un État tiers peut être reconnue sur le territoire national, sous réserve d'un accord bilatéral avec l'État en question.

III. – En cas de non-respect des règles du présent article, l'autorité de sécurité compétente peut décider de la suspension ou du retrait de la licence, la suspension ou le retrait de l'attestation, en fonction des problèmes créés pour la sécurité ferroviaire. Elle peut décider d'interdire à un conducteur constituant une grave menace pour la sécurité ferroviaire, d'opérer sur le territoire national.

IV. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article et notamment les conditions d'obtention, de vérification, de suspension des licences, les conditions de suspension des attestations, les conditions d'organisation et de fonctionnement de la commission d'aptitudes ferroviaires.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. L'objet de cet amendement portant article additionnel est de pallier une lacune fondamentale du droit français en matière de transport ferroviaire.

En effet, ce projet de loi ne prévoit pas la transposition de la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans l'Union européenne.

Malgré la mise en demeure de la France pour transposition insuffisante des règles adoptées dans le cadre des paquets ferroviaires, ce projet de loi fait l'impasse sur une disposition adoptée dans le troisième paquet ferroviaire : la directive instaurant une « certification européenne pour les conducteurs de trains », ce que l'on a appelé « le permis de conduire ferroviaire européen ».

Cet outil d'harmonisation sociale découle en partie d'un accord paritaire au niveau européen entre la Fédération européenne des travailleurs des transports et la Communauté européenne du rail, fait sans précédent au niveau européen !

Je me permets également d'attirer votre attention sur le fait extrêmement rare que cette directive inscrit un accord de branche patronat-syndicats en droit positif européen. Celui-ci fixe les exigences de compétences, de formation, de contrôle continu, de capacités physiques et psychiques et de connaissances linguistiques des générations futures de conducteurs de train européens.

Il s'agit d'un système de licence et d'attestations qui permettra une plus grande mobilité professionnelle des conducteurs de trains. C'est aussi – j'insiste sur ce point – la garantie d'un haut niveau de sécurité sur le territoire national, quelles que soient les entreprises ferroviaires opérant sur le territoire, puisque la décision est désormais prise de permettre qu'il y ait effectivement des systèmes non intégrés dans le ferroviaire.

Par le vote de cet amendement, vous permettrez à la France de marquer le coup en devançant les exigences européennes sur un texte fondamental d'un point de vue tant technique et professionnel que social.

Enfin, vous me permettrez de vous rappeler, monsieur le secrétaire d'État, qu'en commission des affaires économiques, en réponse à une question que je vous avais posée, vous aviez indiqué que vous souhaitiez déposer un amendement, ce que vous n'avez pas fait, laissant probablement le soin au rapporteur de le faire.

En déposant le nôtre, nous montrons combien nous tenons à cet outil d'harmonisation sociale et sommes prêts à en discuter plus avant, bien sûr, le cas échéant, par voie de sous-amendements, afin de parvenir à un accord.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. L'amendement n° 87, quoique différent de l'amendement n° 6 rectifié adopté par la commission, vise, lui aussi, à transposer en droit français le certificat de conduite ferroviaire européen. Il serait largement satisfait par l'adoption de ce dernier.

Cela dit, il appelle plusieurs observations.

Premièrement, la deuxième phrase du deuxième alinéa du I du nouvel article et tout le troisième alinéa de ce I sont d'ordre réglementaire.

Deuxièmement, le quatrième alinéa de ce I n'est pas réellement normatif.

Troisièmement, l'alinéa suivant pose une condition d'accord bilatéral qui n'est pas conforme au droit européen puisque c'est la commission européenne qui est compétente pour signer les accords.

Quatrièmement, enfin, le III est redondant avec les dispositions déjà contenues dans la loi du 5 janvier 2006 relative aux pouvoirs de l'EPSE.

Pour toutes ces raisons et tout en partageant, bien évidemment, l'objectif visé par M. Teston, nous lui proposons de retirer son amendement au profit de celui de la commission. À défaut de retrait, la commission émettra un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je partage l'avis exprimé par le rapporteur.

J'ai parfaitement compris l'argumentation de M. Michel Teston, et il a d'ailleurs bien fait de rappeler que nous en avions parlé en commission. Mais, comme l'a souligné le rapporteur, je pense que les demandes légitimes de M. Teston sont satisfaites par l'amendement n° 6 rectifié, auquel le Gouvernement est favorable.

M. le président. Monsieur Teston, l'amendement n° 87 est-il maintenu ?

M. Michel Teston. Il nous semble que notre texte est plus proche de la directive que l'amendement n° 6 rectifié.

Cela étant, l'essentiel est que ce certificat de conduite européen soit instauré en droit français. C'est la raison pour laquelle nous retirons notre amendement au profit de celui de la commission.

M. le président. L'amendement n° 87 est retiré.

La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour explication de vote sur l'amendement n° 6 rectifié.

Mme Nathalie Goulet. J'aimerais savoir si les « connaissances linguistiques » dont a parlé M. Teston dans la présentation de son amendement font partie de la formation des conducteurs de train. En effet, dans la mesure où un certain nombre de trains traversent les frontières, des problèmes linguistiques peuvent se poser. J'aimerais obtenir une précision sur cette donnée qui me semble importante pour la compréhension générale des mesures de sécurité.

M. Charles Revet. C'est du domaine réglementaire ! (*M. le secrétaire d'État approuve.*)

M. le président. Les cheminots parleront plusieurs langues ! (*Sourires.*)

Je mets aux voix l'amendement n° 6 rectifié.

(*L'amendement est adopté à l'unanimité des présents.*)

M. le président. Un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 1^{er}.

M. Christian Cointat. Il est bienvenu !

M. le président. L'amendement n° 132, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er}, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À compter du 4 décembre 2009, le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires s'applique aux voyages et services ferroviaires pour lesquels une entreprise doit avoir obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires.

II. – Les services publics de transport ferroviaire de voyageurs organisés par le syndicat des transports d'Île-de-France et par les régions sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 20, paragraphe 1, et 26 du règlement précité.

Les autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 20, paragraphe 1, et 26 du règlement pour une période de cinq ans. Celle-ci peut être renouvelée, par décret, deux fois par période maximale de cinq ans. À l'issue de cette période, l'ensemble des dispositions du règlement est applicable à ces services.

Le présent article ne fait pas obstacle à ce que l'autorité compétente pour l'organisation d'un service public ferroviaire de transport de voyageurs décide de l'application de tout ou partie des dispositions non obligatoires du règlement précité.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cet amendement vise à transposer dans notre droit le règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs. Il faut en effet penser aux compagnies, aux entreprises mais il faut aussi penser aux voyageurs.

Il s'agit des droits en matière de tarifs, de billets, de réservations, d'indemnités de retard ou de perte de bagages, et des droits de nos concitoyens européens handicapés ou à mobilité réduite.

Ces mesures s'inspirent de celles qui existent dans le transport aérien. Elles s'appliquent moins bien pour les trajets régionaux ou nationaux. C'est pourquoi nous prévoyons des assouplissements, en particulier pour les transports régionaux qui sont organisés par nos conseils régionaux ou ceux qui relèvent du syndicat des transports d'Île-de-France.

Nous pensons que seules les dispositions impératives des règlements seront obligatoires et qu'il appartiendra aux régions de fixer les règles. La question des droits des collectivités est un point dont nous débattons actuellement dans notre pays. Nous sommes pour la liberté des collectivités ; pour les autres transports, l'État prend ses responsabilités.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La Commission a émis un avis favorable sur cet amendement pour deux raisons essentielles.

D'une part, les exceptions posées pour les trains de grandes lignes ne sont que temporaires, comme le prévoit le règlement européen, ce qui permet aux entreprises concernées de se préparer à apporter les nouvelles garanties de remboursement des voyageurs d'ici à quelques années.

D'autre part, l'exception posée pour les services régionaux nous a paru acceptable dans la mesure où, nous le savons bien, la plupart des conseils régionaux ont prévu des systèmes d'indemnisation diverse en cas de retard.

M. le président. La parole est à M. Hervé Maurey, pour explication de vote.

M. Hervé Maurey. J'aimerais que le Gouvernement me rassure ; en effet, la notion d'assouplissement m'inquiète un peu. Je ne voudrais pas, sous prétexte qu'il ne faut pas indemniser des retards trop courts et des transports insuffisamment longs, que, finalement, le voyageur se retrouve perdant.

M. Bussereau vient de dire qu'il faut penser aux voyageurs et je souscris tout à fait à ce principe. Je souscris aussi au principe selon lequel il ne faut pas que le traitement des indemnités de retards soit plus onéreux que les indemnités elles-mêmes. Il faut quand même être très vigilant d'autant que l'on constate malheureusement sur certaines

lignes de plus en plus de retards. Je considère que la moindre des choses, en cas de retard, c'est que les voyageurs soient indemnisés à hauteur du préjudice subi.

Donc, j'aimerais au moins recevoir quelques assurances du Gouvernement sur ce point.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. M. Maurey a raison de poser ces questions.

Nous souhaitons que la SNCF, ainsi que je le lui ai demandé à plusieurs reprises, aille plus loin en matière d'indemnisation, par exemple, en remboursant le voyageur au lieu de lui donner des bons de voyage. Le bon de voyage présente un peu l'inconvénient de rendre le client captif pour son trajet suivant. Cela, en tout état de cause, concerne la SNCF.

Les régions, quant à elles, comme vous le savez, ont passé des conventions et ont leurs propres grilles. Nous avons eu récemment un débat avec la région Basse-Normandie qui, à un certain moment, ne souhaitait plus régler à la SNCF ce qu'elle lui devait. Aujourd'hui, les cahiers des charges qui ont été établis par les régions avec les transporteurs répondent à vos souhaits.

En matière de transport ferroviaire, il importe d'assurer une indemnisation réelle et de répondre véritablement à la préoccupation du client, quelle que soit la nature du trajet, en laissant l'État, de son côté, instaurer ses règles et les régions, puisqu'elles paient, instaurer leurs propres règles.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 132.

(L'amendement est adopté à l'unanimité des présents.)

M. le président. Un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 1^{er}.

Article 2

La loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire est ainsi modifiée :

1° À la fin du deuxième alinéa de l'article 1^{er}, il est ajouté la phrase suivante : « Cependant, pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion. » ;

2° À la fin de la deuxième phrase de l'article 1-1, les mots : « qui demeurent régis par le deuxième alinéa de l'article 1^{er} » sont remplacés par les mots : « qui sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français, pour le compte du cocontractant qui la rémunère à cet effet, dans le respect des objectifs et principes de gestion du réseau ferré national définis par Réseau ferré de France » ;

3° Le premier alinéa de l'article 2 est complété par la phrase suivante : « Pour l'application à Réseau ferré de France de l'article 5 de cette loi, la personnalité mentionnée au dernier alinéa est choisie parmi les représentants des usagers du service de transport public » ;

4° Au sixième alinéa de l'article 13, après les mots : « des conditions de la concurrence intermodale ; » sont insérés les mots : « il tient compte, lorsque le marché s'y prête, de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation du réseau ferré national, et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires ; ».

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, sur l'article.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, lors de l'examen de l'article 10 du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dit Grenelle I, j'avais défendu deux amendements qui concernent directement l'article 2 du projet de loi que nous examinons aujourd'hui.

D'abord, j'avais proposé que l'on inscrive à l'article 10 de la loi de programme que le transport de marchandises participe de l'intérêt général et revêt un caractère prioritaire, relayant une partie des conclusions du Grenelle de l'environnement, qui prévoit sans aucune ambiguïté que « le développement du fret ferré, maritime et fluvial est déclaré d'intérêt général et inscrit dans la loi d'orientation des transports intérieurs ».

Le Gouvernement et la commission des affaires économiques avaient, en séance publique le 29 janvier 2009, émis des avis défavorables sur ces amendements au motif que ceux-ci concernaient les wagons isolés dont nous discuterions une semaine plus tard dans le cadre du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires. Après le report de ce projet, nous y voilà.

Le Gouvernement a déjà eu l'occasion de nous expliquer que l'intérêt général n'était pas un concept assez précis. Je continue pour ma part de penser, et je ne suis pas la seule, que la notion d'intérêt général se trouve au centre de la pensée politique et juridique française, en tant que finalité ultime de l'action publique, qu'elle a forgé notre droit public et a été au cœur de la jurisprudence du Conseil d'État et du Conseil constitutionnel.

Ensuite, j'avais demandé que l'on insère, toujours à l'article 10, que la « la SNCF reste engagée sur le trafic ferroviaire de wagons isolés. ». Je vous l'ai dit, sur un territoire comme l'Auvergne par exemple, l'état catastrophique du réseau annihile toute initiative privée. Or ce trafic de wagons isolés est souvent primordial pour l'aménagement du territoire et pour les entreprises locales. Il faut créer alors des obligations de service public pour offrir aux utilisateurs du fret et au grand public des possibilités de déplacement qui n'existeraient pas sans ces services publics.

J'avais donc défendu l'idée du maintien de la SNCF sur ce réseau afin que la création d'opérateurs ferroviaires de proximité n'entraîne pas, corrélativement, le désengagement de la SNCF sur une telle activité.

Le rapporteur avait demandé que la question soit discutée lors de l'examen de l'amendement n° 33 de la commission des affaires économiques. Notre collègue Bruno Sido avait souligné la nécessité de déclarer le trafic de wagons isolés d'intérêt général, première étape nécessaire, mais non suffisante, pour autoriser l'octroi de subventions au secteur du fret, dans la ligne de la jurisprudence Altmark, et ce sans courir le risque de voir ces versements qualifiés d'aides déguisées de l'État ».

Cet amendement partait aussi d'un constat clair : « La SNCF est aujourd'hui la seule entreprise à conserver une activité pour le trafic de wagons isolés ». Ses concurrents ne se positionnent pas sur ce créneau, préférant se concentrer sur des activités plus rentables.

Le Gouvernement a proposé que nous en discutions à l'occasion du présent projet de loi, affirmant : « La SNCF peut d'ailleurs elle-même être aussi opérateur ferroviaire de proximité, par le biais de ses filiales ou directement. »

Cela a motivé le retrait de cet amendement n° 256. De même, le retrait de l'amendement n° 33 fait suite à l'engagement du Gouvernement d'œuvrer de concert avec la commission pour qu'une solution soit introduite dans le projet de loi que nous examinons sous la forme d'un amendement.

Mais où est-il affirmé que le trafic de wagons isolés est d'intérêt général ? Quelle est la lisibilité de la politique gouvernementale en termes de développement durable, quand le plan fret a eu pour conséquence de remettre plus d'un million de camions sur les routes ?

Pourtant, comme l'a affirmé la commission des affaires économiques, le problème des wagons isolés a gravement affecté les départements en raison des fermetures de gares et de leurs conséquences négatives sur l'aménagement du territoire. Le Gouvernement nous l'a dit lui-même : la SNCF peut être directement l'opérateur ferroviaire de proximité.

Mes chers collègues, il nous appartient aujourd'hui d'affirmer clairement que le transport de marchandises par wagons isolés relève de l'intérêt général et qu'il est exploité soit par des opérateurs de proximité, soit par la SNCF et son groupe.

Nous demandons, par conséquent, que le Gouvernement s'engage à déposer un amendement pour reconnaître le caractère d'intérêt général de l'activité de wagons isolés.

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 51, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer le 1° de cet article.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Le premier alinéa de cet article est relatif à la mise en place des fameux opérateurs de proximité pour le fret ferroviaire.

Nous tenons à préciser que la création de ces opérateurs de proximité n'est nullement une obligation communautaire : elle résulte donc d'une volonté délibérée du Gouvernement, celui-ci n'étant en l'occurrence soumis à aucune contrainte extérieure.

Cette disposition est d'ailleurs « rampante » depuis quelque temps. En effet, le rapport Chauvineau, dont les premiers travaux remontent à octobre 2005, avait proposé de confier à des « PME ferroviaires » locales le soin d'organiser les flux régionaux.

Ce rapport s'appuyait sur le constat suivant : « Pour surmonter le recul de l'offre ferroviaire résultant du plan fret SNCF, les chargeurs veulent susciter la création en France d'opérateurs ferroviaires de proximité, inspirés des *short lines* créés dans d'autres pays, en les adaptant aux conditions françaises. Ils veulent également associer la relance du trafic fret à une remise en état des infrastructures. »

La création de ces opérateurs de proximité est donc justifiée, d'abord, par l'échec du plan fret, qui a jeté sur les routes plus d'un million de camions, comme l'a indiqué Mireille Schurch, et qui a abouti à une contraction du réseau et de l'offre de transport de marchandises, ensuite, par les attentes des régions et des entreprises pour renforcer le dynamisme économique des territoires.

Sans préjuger de l'intérêt de ce dispositif pour certaines lignes présentant un fort particularisme local, le principal reproche que nous faisons à la mise en place de ces opérateurs est qu'elle concrétise clairement le désengagement de l'État au regard des missions d'aménagement du territoire qu'il est censé remplir par le biais des entreprises publiques que sont la SNCF et RFF.

De plus, les expériences conduites ne sont pas particulièrement concluantes, à l'image de celle de Proxirail. En effet, la rentabilité de ces opérateurs n'est pas au rendez-vous. On en revient aux principes de base : certaines lignes ne sont pas rentables, mais participent à l'aménagement du territoire et au maintien du tissu économique. Leur exploitation relève donc de l'intérêt général et, partant, d'une mission de service public.

Or les réponses apportées aux interrogations portant sur les moyens à mettre en œuvre pour assurer la gestion de ces lignes ne sont pas satisfaisantes.

Monsieur le secrétaire d'État, non content de confier l'exploitation de service à ces nouveaux opérateurs, vous indiquez que RFF pourra, par voie de convention, leur confier également la gestion des infrastructures.

Cet article 2 induit donc la menace d'un désengagement supplémentaire à l'égard de l'infrastructure ferroviaire, avec le risque d'un transfert, voire d'un abandon de tout ou partie des charges d'infrastructures des lignes UIC 7 à 9, soit près de la moitié de la consistance du réseau.

Le plus probable, c'est que RFF, pour se dédouaner de la responsabilité de fermer des lignes jugées trop dégradées ou pas assez fréquentées, pourra proposer aux régions de se constituer opérateurs de proximité, afin de maintenir une offre de service dans des lieux très enclavés. Il s'agit donc de faire prendre à la collectivité – de manière particulièrement habile, reconnaissons-le – la responsabilité de la fermeture d'une ligne sur son territoire.

Pourtant, les collectivités ont déjà été lourdement sollicitées dans le cadre de la décentralisation des transports par la reprise des TER. Elles ont énormément investi pour garantir aux usagers un service performant de qualité.

Je ferai remarquer que les régions réclament depuis longtemps la possibilité de bénéficier de nouveaux financements pour leur politique de transport. Par exemple, la généralisation du versement transport, que nous vous avons régulièrement soumise par voie d'amendement, n'a malheureusement jamais trouvé un écho favorable au Gouvernement.

Nous craignons donc que cette nouvelle disposition ne conduise une nouvelle fois, après le plan fret, à une contraction importante du réseau.

Pour notre part, nous continuons de penser que la politique d'abandon du service de wagons isolés de la SNCF est une erreur.

M. Roland Courteau. Exact !

M. Michel Billout. C'est justement ce service d'intérêt général qui pouvait répondre aux ambitions que l'on affiche en s'appuyant sur un développement des opérateurs de proximité. La question est donc non pas tant de savoir à qui l'on confie ces services, mais comment on finance cette mission de service public.

La création de ces opérateurs de proximité signe la fin de l'unité du réseau national, à laquelle nous sommes particulièrement attachés parce qu'elle est un gage de sécurité.

En effet, cet article supprime de fait le gestionnaire unique de l'infrastructure, qui est, depuis la création de RFF, la SNCF.

Pour toutes ces raisons, nous demandons la suppression de cet article.

M. le président. L'amendement n° 32 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Bécot et Le Grand, est ainsi libellé :

Dans le deuxième alinéa (1°) de cet article, supprimer les mots :

réservées au transport de marchandises

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. On le sait, en France, de nombreuses lignes ont été désaffectées dans les années soixante-dix : le ferroviaire ne correspondait plus à l'esprit de l'époque ; on misait alors plutôt sur le développement du « tout-voiture ».

Aujourd'hui, tout le monde s'accorde sur la nécessité de développer à nouveau le transport collectif et de réutiliser le maillage ferroviaire que notre pays a la chance de posséder, l'un des meilleurs d'Europe, et particulièrement dense à proximité des grandes villes.

À mon sens, nous avons fait preuve de sagesse en décidant de maintenir en place la grande majorité de ces lignes désaffectées. Il faudrait maintenant les rouvrir chaque fois que cela paraît nécessaire.

Le tram-train est un peu, si j'ose dire, mon dada. S'il se développe assez largement dans d'autres pays d'Europe, il n'en est chez nous qu'à ses débuts. Or, précisément, son essor suppose la remise en état des lignes qui sont aujourd'hui désaffectées. Si l'on attend que RFF, qui ne peut pas tout faire, s'en occupe, il va se passer encore des années, voire des dizaines d'années avant que le tram-train ait quelque chance de devenir une vraie composante de notre système de transport collectif.

C'est justement pour accélérer le développement du transport collectif que je suggère d'étendre la possibilité ouverte par le deuxième alinéa de l'article 2 au transport de voyageurs. Cela me paraît d'autant plus envisageable que, je le répète, ces lignes désaffectées sont très souvent situées à proximité des grandes villes. En outre, le seul transport de marchandises peut ne pas suffire à justifier le maintien d'une ligne et assurer l'équilibre financier de son exploitation, alors que la combinaison des marchandises et des voyageurs permettrait de garantir, sinon la rentabilité, en tout cas une meilleure utilisation du réseau ferroviaire concerné.

M. le président. L'amendement n° 74, présenté par Mme N. Goulet, est ainsi libellé :

Dans le 1° de cet article, après les mots :

réservées au transport de marchandises

insérer les mots :

ou les tronçons ou lignes désaffectés

La parole est à Mme Nathalie Goulet.

Mme Nathalie Goulet. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez échappé au Paris-Granville, vous n'échapperez pas au Bagnoles-de-l'Orne-Briouze ! (*Sourires.*)

Mon amendement va exactement dans le sens de celui de Charles Revet, à ceci près que, pour ma part, je ne supprime pas l'exclusivité du transport des marchandises : j'ajoute « les tronçons ou lignes désaffectés » !

Vous pourrez raccrocher votre accord à l'un ou l'autre de nos wagons (*Nouveaux sourires*), car l'enjeu est exactement le même : il s'agit de profiter de ces lignes désaffectées. Nous avons déjà eu cette discussion sur l'article 1^{er}. Nous avons, alors, retiré nos amendements. Nous revenons donc maintenant sur le sujet.

Je voudrais souligner l'importance des opérateurs privés pour ce qui concerne le transport de marchandises. Les carences de la SNCF en la matière ont entraîné des disparités et des difficultés importantes. Je pense notamment aux sites d'exploitation de carrières, qui nécessitent absolument des voies ferrées. Mes chers collègues, savez-vous qu'un train de 21 wagons est l'équivalent de 50 camions ? On est dans l'épure du « grenello-compatible » !

Monsieur le secrétaire d'État, je tenais à vous rappeler ce dossier que vous avez suivi dès 2003 – avant d'être chargé de l'agriculture, vous aviez déjà été aux transports – et qui n'a pu être réglé. Nous avons maintenant l'occasion de le régler.

M. le président. L'amendement n° 88, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Dans le 1° de cet article, remplacer les mots :

toute personne

par les mots :

un opérateur de proximité

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Le 1° de cet article tend à créer les opérateurs de proximité. Il s'agit de permettre à RFF de confier, par convention, à « toute personne », des missions de gestion du trafic et des circulations, de fonctionnement et d'entretien des installations, sur des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, et ce en lieu et place de la SNCF. Les opérateurs ferroviaires de proximité se verraient ainsi confier des missions de gestion de l'infrastructure sur des lignes où ils assureraient aussi des services de transport.

Il s'agit d'une réforme annoncée en 2006 par Jacques Chauvineau dans son rapport *Transport ferroviaire de fret et développement territorial*, qui proposait de faire de la création d'opérateurs locaux la solution pour contrer la perte de vitesse du fret ferroviaire et, surtout, le décalage entre l'offre disponible et les attentes des entreprises. On l'a rappelé, cette réforme s'inspire des *short lines* à l'américaine.

Cela étant, le premier opérateur de proximité, Proxirail, qui a été mis en place à l'automne 2007 dans le Loiret, ne fonctionne pas.

Les collectivités territoriales étant exclues du dispositif, l'avenir du fret en France est laissé au bon-vouloir de sociétés privées. Croyez-vous réellement que celles-ci développeront des services qui ne sont pas rentables aujourd'hui ? Sans l'appui des pouvoirs publics, elles ne prendront aucun risque ! Il ne faut donc pas laisser à « toute personne » le soin de prendre la responsabilité de la mise en œuvre de cette réforme.

Nous souhaitons qu'un opérateur de proximité ait un statut identifié et lisible, et qu'il puisse être contrôlé.

Lors du Grenelle, il nous a été proposé de valider le principe selon lequel l'activité du wagon isolé est d'intérêt général : nous souscrivons à cette idée, mais pas à n'importe

quelles conditions. Il faudrait, au minimum, donner les moyens aux opérateurs d'être de réels partenaires des collectivités. Les opérateurs ne peuvent pas être seulement des électrons libres, libres de faire, mais aussi libres de défaire.

Tel est le sens de cet amendement, qui n'est pas si symbolique qu'il en a l'air !

M. le président. L'amendement n° 89 rectifié, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Compléter le 1° de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Un opérateur de proximité ne peut en aucun cas devenir propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, qui demeure propriété de Réseau ferré de France, et ce même quand il est composé, pour tout ou partie, de collectivités locales ou d'établissements publics.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Nous vous proposons d'écrire dans la loi qu'un opérateur de proximité ne peut en aucun cas devenir propriétaire de l'infrastructure.

En contrepartie de la liberté d'action que nous conférons à RFF dans l'entretien et l'exploitation du réseau ferré national, il convient d'apporter des garanties au dispositif, faute de quoi, dans quelques années, notre réseau pourrait être morcelé.

Dans l'esprit d'intégrité du service public ferroviaire que nous nous efforçons de promouvoir, nous souhaitons préciser que le réseau ne saurait être démantelé. Il doit demeurer, par le biais de l'établissement public à caractère industriel et commercial RFF, la propriété exclusive de l'État, nonobstant la possibilité pour RFF d'en déléguer l'entretien.

Monsieur le secrétaire d'État, vous m'objecterez que cela va de soi. Je n'en suis pas si sûr et je me dis que cela va mieux en le disant ! Avec la multiplication des opérateurs, des gestionnaires, des concessionnaires, bref, des exceptions à la règle, il me semble qu'une précaution préalable vaut mieux qu'une absence de garantie.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Le recours aux opérateurs de proximité constitue une formule de souplesse qui peut être utile dans certains cas bien circonscrits, notamment dans celui des lignes à faible trafic à usage de transport de marchandises, seul concerné ici, pour lesquels une exploitation traditionnelle, par la SNCF, rendrait l'activité non viable, donc inexistante.

Il serait vraiment dommage de se priver de ces opérateurs, non seulement au vu des objectifs de report modal de transport de marchandises fixés par le Grenelle de l'environnement, mais aussi eu égard à l'aménagement économique du territoire.

Je suis certain que les auteurs de l'amendement n° 51 sont très attachés à ces deux politiques. En tout cas, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 32 rectifié vise à étendre l'intervention des opérateurs ferroviaires de proximité au-delà des seules lignes de transport de marchandises. Or cela poserait de vrais problèmes de sécurité. En effet, la présence de voyageurs exige en effet un encadrement plus lourd et, pour

le transport de ces derniers, les règles de gestion appliquées par la SNCF ou un opérateur sélectionné dans le cadre d'un partenariat public-privé doivent continuer de s'appliquer.

C'est la raison pour laquelle la commission a émis un avis défavorable.

L'amendement n° 74 vise à étendre aux tronçons ou lignes désaffectés la possibilité de mettre en place des opérateurs de proximité. La commission n'a pas bien compris le sens de cet amendement et a émis un avis défavorable. Si une ligne est désaffectée, elle n'est précisément pas exploitée, c'est-à-dire que la circulation des trains n'y est pas assurée et que l'entretien n'est peut-être pas assuré non plus.

L'amendement n° 88 vise à ce que soit préalablement défini un statut de l'opérateur ferroviaire de proximité. Cet amendement semble inverser l'ordre logique posé par le projet de loi. Celui-ci précise à quelles missions correspond le fait d'être opérateur de proximité. Ce qui fait que l'on est un opérateur de proximité, c'est précisément que l'on se trouve dans cette situation contractuelle vis-à-vis de RFF afin d'assurer des missions d'entretien du réseau et de gestion des circulations sur des lignes de fret à faible circulation. Cette définition peut s'appliquer à des personnes privées ou publiques.

Au titre des personnes publiques, je pense bien entendu aux collectivités locales, aux structures intercommunales, aux établissements publics consulaires, notamment les chambres de commerce et d'industrie, aux ports, etc.

S'agissant des personnes privées, il peut s'agir d'entreprises ou de groupements d'entreprises, et celles-ci peuvent être ou non des entreprises ferroviaires.

Il n'y a donc pas, par définition, un statut de l'opérateur ferroviaire de proximité, mais une multitude de personnes morales de statuts divers pouvant remplir cette fonction. C'est pourquoi la commission est défavorable à l'amendement n° 88.

La commission a, en revanche, émis un avis favorable sur l'amendement n° 89 rectifié. Il convient en effet de bien circonscrire l'intervention et le rôle des opérateurs de proximité, qui sont, par définition, des gestionnaires délégués du réseau. C'est une évidence que le présent amendement contribue à rappeler.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Au préalable, je voudrais rappeler l'importance des opérateurs de proximité.

Les objectifs fixés dans le cadre du Grenelle de l'environnement en faveur du report modal et de l'augmentation de la part du transport de fret par fer sont partagés, je crois, sur toutes les travées de la Haute Assemblée.

Nous pouvons tous citer des exemples, dans nos collectivités, de lignes abandonnées, que la SNCF n'arrive pas à exploiter compte tenu de tous les problèmes que lui poserait leur utilisation.

En Allemagne, il y a, par exemple, plus d'une cinquantaine d'opérateurs de proximité sur le port de Hambourg. D'autres pays européens, mais aussi les États-Unis, depuis fort longtemps, ont un système ferroviaire dans lequel des opérateurs de proximité interviennent pour acheminer les wagons isolés ou des groupes de wagons vers des lignes exploitées par de grands opérateurs, qui s'en chargent ensuite dans le cadre de plus grands convois et, éventuellement, sur des distances plus importantes.

Notre objectif est donc d'avoir plus de trains et de créer ou de remettre en exploitation des lignes, mais en conservant un maximum de souplesse.

M. le rapporteur vient de le souligner, tout le monde peut devenir opérateur de proximité : une filiale de la SNCF, une chambre de commerce, une chambre d'agriculture, une coopérative agricole, une communauté de communes, un syndicat mixte ou encore, monsieur Revet, un grand port maritime, par le biais de la création d'une filiale, l'un de nos principaux objectifs étant précisément de relancer le fret ferroviaire à partir des ports mêmes.

Tel est l'objet de cet article, ce qui me conduit à émettre un avis défavorable sur l'amendement n° 51.

En ce qui concerne l'amendement n° 32 rectifié, monsieur Revet, je fais miennes les objections de la commission.

J'ajoute qu'il ne faut pas être pessimiste sur le tram-train. À Mulhouse ou à Strasbourg, par exemple, les choses avancent bien. Votre collègue Michel Mercier, quant à lui, met en place avec la COURLY la desserte de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry. De même, le tram-train desservira bientôt Châteaubriant et le futur aéroport de Nantes.

Cela étant, en matière de transport de voyageurs, il faut s'en tenir à ce qui relève de l'initiative de la SNCF. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement vous demande de bien vouloir retirer votre amendement.

Le Gouvernement adresse la même demande à Mme Goulet concernant l'amendement n° 74, tout en comprenant sa préoccupation. Cependant, il faut savoir que, à tout moment, des lignes désaffectées peuvent être remises en service. Elles sont d'ailleurs bien utiles lorsqu'il s'agit de créer un tram-train, par exemple.

Je me suis déjà exprimé sur le statut de l'opérateur, monsieur Teston. Vous comprendrez donc que le Gouvernement émette un avis défavorable sur l'amendement n° 88.

Je comptais exprimer un avis défavorable sur l'amendement n° 89 rectifié, mais, après avoir entendu l'avis de la commission, je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. Roland Courteau. Merci, monsieur le secrétaire d'État !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 51.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Monsieur Revet, l'amendement n° 32 rectifié est-il maintenu ?

M. Charles Revet. Non, monsieur le président. Mais je vais le retirer au profit de mon amendement n° 33 rectifié, que nous allons examiner dans quelques instants et qui est plus complet. Je prendrai alors un exemple précis pour essayer de convaincre la commission et le Gouvernement, non seulement du bien-fondé de ma demande, mais aussi de la nécessité d'agir plus vite.

Je m'avance sans doute un peu, mais je pense que l'amendement de Mme Goulet ne sera pas adopté... Je le regrette, car de nombreuses lignes désaffectées pourraient être réactivées autrement que pour faire du transport de marchandises ou de voyageurs ; je pourrais citer des exemples dans mon département.

M. le président. L'amendement n° 32 rectifié est retiré.

Madame Goulet, en va-t-il de même pour l'amendement n° 74 ?

Mme Nathalie Goulet. Oui, monsieur le président.

Il ressort du débat que nous avons eu à propos de l'article 1^{er} que les dispositions de ce texte devraient nous permettre d'avoir de nouveaux opérateurs réactifs. Ainsi, cher Charles Revet, toutes les opérations de tram-train nécessaires pourront être réalisées.

M. le président. L'amendement n° 74 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 88.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 89 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 90, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Après le 1^o de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Après le deuxième alinéa de l'article 1^{er}, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La convention précise les obligations de service public qui découleraient le cas échéant de subventions que l'opérateur de proximité pourrait recevoir de la part des collectivités territoriales. »

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Dans la suite logique de nos amendements précédents concernant les opérateurs de proximité, nous continuons de proposer l'établissement d'un cadre de protection et de garantie du service public. C'est dans cet esprit que s'inscrit cet amendement, en associant le versement de subventions publiques à la garantie d'obligations de service public.

Ces obligations correspondent à des services que, eu égard à ses propres intérêts commerciaux, une entreprise de transport pourrait ne pas assumer, ou en tout cas n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions. L'exploitation de ces services est donc assurée en contrepartie de compensations versées par l'autorité organisatrice.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, nous avons débattu de l'opportunité de déclarer l'activité de wagon isolé d'intérêt général. Nous vous proposons de prévoir cette possibilité dans le texte relatif aux opérateurs de proximité en mentionnant que ces obligations peuvent être précisées dans la convention.

J'y insiste une nouvelle fois, il s'agit d'une précaution pour éviter que cette réforme ne se traduise par un soutien inconsidéré à des entreprises strictement privées, sans aucune garantie de résultat.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La commission comprend bien le sens de cet amendement, mais il semble ignorer le fait que la gestion du réseau est, en elle-même, une mission de service public. Il en résulte que toute l'activité qui est celle de l'opérateur de proximité *stricto sensu* répond, par définition, aux règles du service public. Le fait qu'il y ait ou non une subvention d'une collectivité n'y change rien.

Si je fais référence à la mission de l'opérateur de proximité *stricto sensu*, c'est pour bien rappeler que cette fonction est différente de l'activité de transporteur ferroviaire, qui peut par ailleurs être exercée par une personne morale qui est aussi opérateur de proximité.

Pour toutes ces raisons, la commission demande aux auteurs de cet amendement de bien vouloir le retirer. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. Monsieur Teston, l'amendement n° 90 est-il maintenu ?

M. Michel Teston. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je le mets aux voix.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 33 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bailly, Bizet, Bécot et Le Grand, est ainsi libellé :

Après le 1^o de cet article, insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après le troisième alinéa du même article, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour des lignes à faible trafic réservées au transport de marchandises, Réseau ferré de France peut confier par convention ces missions à toute personne selon les mêmes objectifs et principes de gestion. La convention précise les travaux de renouvellement ou de réhabilitation le cas échéant nécessaires, dont cette personne est maître d'ouvrage pour le compte de Réseau ferré de France, et les modalités selon lesquelles, le cas échéant, celle-ci perçoit, auprès des utilisateurs, les redevances d'utilisation de l'infrastructure objet de la convention. Réseau ferré de France peut également confier par convention, dans les mêmes conditions, les travaux de réhabilitation, et les missions d'entretien et de fonctionnement de lignes actuellement sans trafic en vue de la reprise d'un trafic de voyageurs ou fret local. Les modalités d'application du présent alinéa sont précisées par décret en Conseil d'État. »

...° En conséquence, dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa du même article, les mots : « à l'alinéa précédent » sont remplacés par les mots : « au troisième alinéa »

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. J'essaie d'avoir une démarche simple et logique.

J'entends régulièrement des voix s'élever sur toutes les travées de cet hémicycle pour affirmer qu'il faut développer le transport collectif et, si possible, par voie ferroviaire. Nous sommes donc tous d'accord sur ce point.

Malheureusement, compte tenu de ses moyens financiers, RFF a déjà beaucoup de difficultés à entretenir le réseau principal. Il lui est donc impossible *a fortiori* de remettre en état des lignes secondaires désaffectées. Il faut donc essayer de mobiliser tous les financements, bien entendu sous la responsabilité et le contrôle de RFF ; cela me paraît tout à fait légitime dès lors que ce réseau peut être destiné à du transport de voyageurs.

Si l'on veut vraiment traduire en acte la volonté de développer le transport collectif, il faut mobiliser tous les financements possibles pour réactiver, réaménager, réhabiliter des lignes ferroviaires désaffectées.

Je vais donner un exemple précis : une ligne de 40 kilomètres traverse mon canton et le canton voisin. Il manque un mètre pour les raccorder à une ligne qui dessert actuellement Le Havre ! Ce tronçon de 40 kilomètres ne dépend ni du réseau national ni du réseau régional puisque, pour l'instant, il n'est pas utilisé. Mais la ligne, elle, existe bel et bien ! Nos deux communautés de communes seraient éventuellement prêtes à envisager de prendre l'initiative de réhabiliter cette ligne – je ne sais pas si l'opération serait financièrement faisable, mais il faudrait d'abord que nous ayons au moins l'autorisation –, dont l'exploitation serait ensuite, bien sûr, confiée à un opérateur.

Les dispositions que je propose d'introduire nous permettraient, dans un secteur assez fortement peuplé, de prolonger très vite la desserte : dans un premier temps, jusqu'à la gare de la grande ville la plus proche et, dans un deuxième temps, peut-être, jusqu'à une interconnexion avec son réseau de tram-train. La population de ces deux cantons pourrait ainsi accéder plus facilement à beaucoup de services publics, que ce soit l'hôpital, l'université ou d'autres.

Tel est, monsieur le secrétaire d'État, le sens de cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 91, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Après le 1° de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Après le deuxième alinéa de l'article 1^{er}, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La convention précise aussi les travaux de renouvellement ou de réhabilitation le cas échéant nécessaires, dont cette personne est maître d'ouvrage pour le compte de RFF, et les modalités selon lesquelles, le cas échéant, celle-ci perçoit, auprès des utilisateurs, les redevances d'utilisation de l'infrastructure objet de la convention. Les modalités d'application du présent alinéa sont précisées par décret en Conseil d'État. »

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Cet amendement vise à préciser certains des éléments de contenu de la convention qui lie Réseau ferré de France à un opérateur de proximité en matière de réalisation de travaux. Il s'agit, notamment, des travaux de renouvellement ou de réhabilitation nécessaires et des modalités selon lesquelles, le cas échéant, l'opérateur perçoit, auprès des utilisateurs, les redevances d'utilisation de l'infrastructure faisant l'objet de la convention.

Les modalités d'application de ces dispositions seraient précisées par décret en Conseil d'État.

Par cet amendement, nous entendions simplifier la tâche de Réseau ferré de France, les opérateurs ferroviaires de proximité pouvant ainsi se voir confier la responsabilité de réaliser des travaux de renouvellement ou de réhabilitation, tout comme la perception des redevances. L'objectif était donc de simplifier à l'extrême le fonctionnement de ce type de lignes à faible trafic.

Nous constatons que la commission ne suit pas notre approche en matière de rôle des opérateurs ferroviaires de proximité. C'est la raison pour laquelle nous préférons retirer cet amendement, qui, dans notre esprit, était conditionné à l'adoption de dispositions plus protectrices en faveur du service public et des garanties nécessaires en matière de statut.

M. le président. L'amendement n° 91 est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 33 rectifié ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement pose un problème en ce qu'il supprime la mise en concurrence. Actuellement, il est déjà tout à fait possible à Réseau ferré de France de déléguer ses missions de gestionnaire d'infrastructure, mais après une mise en concurrence.

En effet, la loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France de même que les statuts de cet établissement lui permettent, d'une part, de procéder à des délégations de service public, comme c'est le cas, par exemple, pour la ligne concédée de train à grande vitesse reliant Tours et Bordeaux, et, d'autre part, de procéder à des appels d'offres globaux de construction et de renouvellement de l'infrastructure.

Au travers de l'amendement n° 33 rectifié, il nous est proposé, mais cette fois sur de petites lignes, d'autoriser Réseau ferré de France à transférer l'ensemble de ses compétences sans avoir à remplir de conditions particulières et, surtout, sans avoir à procéder à une quelconque mise en concurrence entre les entreprises. En effet, l'absence de mise en concurrence est précisément ce qui distingue le recours à des opérateurs ferroviaires de proximité, qui en sont dispensés, des délégations de service public classiques ou des appels d'offres que j'évoquais.

Pour la commission des affaires économiques, le fait d'échapper aux procédures de mise en concurrence représente une souplesse qui doit être utilisée uniquement pour des cas très limités, par exemple pour des missions comme l'entretien courant de la voie et la gestion d'un trafic faible. C'est ce que permet l'article 2 du projet de loi dans sa rédaction actuelle.

En revanche, nous estimons que la souplesse de la procédure propre aux opérateurs ferroviaires de proximité ne doit pas être utilisée pour déléguer plus largement d'autres fonctions, telles que la construction, l'investissement sur les voies ou la perception des péages. Les entreprises qui pourraient être chargées de ces fonctions en lieu et place de Réseau ferré de France doivent être choisies dans le cadre des procédures de droit commun existantes, et non dans celui qui est prévu pour les opérateurs ferroviaires de proximité, comme le prévoit l'amendement n° 33 rectifié.

Par conséquent, sauf si M. Revet veut bien le retirer, la commission émettra un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement émet le même avis que la commission.

M. le président. Monsieur Revet, l'amendement n° 33 rectifié est-il maintenu ?

M. Charles Revet. Monsieur le président, je pense que je n'ai pas été bien compris.

Je ne vois pas qui, en dehors de ceux qui sont directement concernés, peut être intéressé à mener des travaux de réaménagement et de réhabilitation. Bien entendu, une mise en concurrence peut être envisagée pour l'activité de gestion. Cela me paraît normal et, d'ailleurs, c'est l'intérêt de la collectivité.

Je suis prêt à rectifier cet amendement si c'est nécessaire, car ce qui compte avant tout à nos yeux, c'est le développement du transport collectif. Or, dans le cas de figure que j'ai décrit, qui d'autre que les collectivités concernées peut prendre une telle initiative ? Si Réseau ferré de France ou un autre acteur veut faire cette réhabilitation, j'en serai tout à fait d'accord ! Mais, en l'occurrence, la ligne que nous souhaitons développer ne relève ni de l'échelon national ni de l'échelon régional.

En réhabilitant et en raccordant cette ligne, nous pouvons recréer un lien. Nous souhaiterions au moins pouvoir essayer de le faire ! Bien entendu, dans ce cas, nous mettrions des entreprises en concurrence pour tenter d'obtenir les meilleurs prix.

En l'état actuel des choses, je ne vois pas qui pourrait s'engager dans une telle opération, qui ne concerne que deux cantons.

Par conséquent, je maintiens mon amendement.

M. le président. La parole est à Mme Nathalie Goulet, pour explication de vote.

Mme Nathalie Goulet. En précisant simplement « sous réserve d'une mise en concurrence » au début de l'alinéa, nous pourrions lever les états d'âme de M. le rapporteur.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Comme je l'ai indiqué, ce que M. Charles Revet nous propose est parfaitement possible dans l'état actuel des textes. Le problème est lié au fait que Réseau ferré de France pourrait confier ses missions par convention. Nous estimons qu'il y a lieu de prévoir une mise en concurrence.

M. Charles Revet. Monsieur le rapporteur, si vous acceptez mon amendement, je suis d'accord pour procéder à cette rectification.

M. Francis Grignon, rapporteur. Mais votre amendement n'ajouterait alors rien au dispositif actuel !

M. Charles Revet. Eu égard à ce qui vient d'être dit, monsieur le président, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 33 rectifié est retiré.

L'amendement n° 122 rectifié, présenté par MM. Revet, Detchevry, Pierre, Gélard, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles et Mmes Rozier et Henneron, est ainsi libellé :

Après le 1° de cet article, insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Avant le dernier alinéa de l'article 1^{er}, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation aux dispositions des articles 7 et 18-1 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, Réseau ferré de France peut confier à une personne ou un groupement de personnes, de droit public ou de droit privé, une mission portant à la fois sur la conception, la construction ou le renouvellement de l'infrastructure ou d'éléments de l'infrastructure du réseau ferré national. Par dérogation au

deuxième alinéa du présent article, cette mission peut également comporter l'entretien des ouvrages construits. » ;

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. La loi du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée limite actuellement, pour les maîtres d'ouvrage publics, la possibilité de recourir à des contrats de conception-réalisation aux seules opérations dont la difficulté technique implique d'associer le concepteur et le constructeur.

Or, s'agissant d'opérations ferroviaires, cette limitation destinée à protéger les cabinets d'architecture ne trouve pas sa justification. Au contraire, le coût des opérations pourrait être réduit en limitant le nombre de contrats et d'interfaces entre les maîtres d'ouvrage et les entreprises de travaux.

Il est donc proposé de préciser que RFF n'est pas soumis aux articles de la loi du 12 juillet 1985 concernant les travaux de conception et de réalisation.

Monsieur le secrétaire d'État, il s'agit, là encore, d'une proposition très importante. En effet, des entreprises, qui travaillent d'ailleurs déjà sur le réseau ferré, sont en mesure de faire les travaux de réhabilitation, mais les coûts sont très élevés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement permettrait à Réseau ferré de France de confier à toute entreprise l'ensemble des activités de travaux sur le réseau ferroviaire.

M. Charles Revet. Il s'agit de travaux de réhabilitation !

M. Francis Grignon, rapporteur. Certes, mais cette activité concerne tout de même un effectif important de la SNCF.

Cet amendement reviendrait donc, ni plus ni moins, à retirer aux équipes de la direction de l'infrastructure de la SNCF la responsabilité de l'entretien du réseau existant, ce qui remettrait brutalement en cause tout l'équilibre de la loi du 13 février 1997.

Pour le reste, il existe déjà une possibilité de mise en concurrence des entreprises pour la construction de lignes nouvelles, ainsi que les formules de partenariat public-privé que nous avons déjà évoquées.

Soucieuse de ne pas déstabiliser l'ensemble des équipes de la SNCF, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement émet le même avis que la commission.

M. le président. Autrement dit, monsieur le secrétaire d'État, vous ne voulez pas déstabiliser la SNCF.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous voulons en rester à l'équilibre défini par la loi du 13 février 1997.

M. le président. Monsieur Revet, l'amendement n° 122 rectifié est-il maintenu ?

M. Charles Revet. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 122 rectifié est retiré.

L'amendement n° 92, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Compléter le 3° de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Le conseil d'administration comprend également un représentant d'une association de protection de l'environnement agréée au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement exerçant ses activités sur l'ensemble du territoire national, désigné par le ministre chargé de l'écologie.

La parole est à Mme Bernadette Bourzai.

Mme Bernadette Bourzai. Selon l'article L. 141-1 du code de l'environnement, « les associations régulièrement déclarées et exerçant leurs activités statutaires dans le domaine de la protection de la nature et de la gestion de la faune sauvage, de l'amélioration du cadre de vie, de la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages, de l'urbanisme, ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances et, d'une manière générale, œuvrant principalement pour la protection de l'environnement, peuvent faire l'objet d'un agrément motivé de l'autorité administrative ».

Ces associations sont alors dénommées : « associations agréées de protection de l'environnement ».

Leur compétence d'expert reconnu en matière de protection de l'environnement leur permet de faire valoir leur point de vue et de prodiguer leurs conseils aux organismes dont l'activité a un impact sur l'environnement.

Par exemple, le conseil d'administration de Voies navigables de France comprend un représentant d'une association agréée de protection de l'environnement. Il peut ainsi prendre ses décisions à la lumière des connaissances apportées par ce représentant.

L'objet de notre amendement est d'étendre cette disposition de bon sens au conseil d'administration de Réseau ferré de France. En effet, la construction, l'aménagement et l'entretien des voies ferrées, qui relèvent de la compétence de Réseau ferré de France, sont de nature à engendrer des conséquences sur l'environnement. À l'heure de la multimodalité et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'heure où l'usage du rail est plébiscité, vous conviendrez, mes chers collègues, que cette réforme constituerait un progrès majeur. Elle serait un signe fort dans la perspective de l'adoption du projet de loi Grenelle 2.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Compte tenu de la vocation de Réseau ferré de France et des enjeux du transport ferroviaire au regard du développement durable, la commission émet un avis favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Également favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 92.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

L'amendement n° 62 rectifié *quater*, présenté par MM. Haenel, Beaumont, Cointat, Frassa, Trucy, Bécot, Bernard-Reymond et Braye, Mme Bruguière, MM. Carle,

Couderc, Detcheverry, Doublet, Dufaut, Ferrand, Gaillard, Garrec, Gérard, Guerry, Houel et Huré, Mme Keller, M. Laméni, Mme Lamure, MM. Lardeux, Laurent, Lefèvre, Legendre, du Luart, Martin, Mayet et Milon, Mme Papon, MM. Pierre, Pinton, Pointereau et Revet, Mme Sittler, M. Trillard, Mme Tröendle et M. Doligé, est ainsi libellé :

Avant le dernier alinéa de cet article, insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...° Après l'article 2, il est inséré un article 2-1 ainsi rédigé :

« *Art. 2-1.* – Les autorités organisatrices de services de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport combiné, les grands ports maritimes, les chargeurs, les usagers, les milieux professionnels de l'industrie ferroviaire, les associations de protection de l'environnement sont représentés dans un conseil de développement du réseau ferré national.

« Ce conseil est consulté, dans un objectif de promotion du développement durable et d'efficacité économique et sociale, sur les grandes orientations de gestion et de développement de l'infrastructure du réseau ferré national. Il peut émettre toute proposition en la matière.

« Un décret en Conseil d'État, Réseau ferré de France entendu, précise la composition de ce conseil, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement. »

La parole est à M. Hubert Haenel.

M. Hubert Haenel. Jusqu'à ce jour, les autorités organisatrices de services de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport combiné, les grands ports maritimes, les chargeurs, les usagers, les milieux professionnels de l'industrie ferroviaire, les associations de protection de l'environnement n'ont pas été, comme ils mériteraient de l'être, rassemblés et consultés dans le cadre d'une instance.

Je propose donc, par cet amendement, de faire en sorte qu'ils soient représentés au sein d'un conseil de développement du réseau ferré national. Ce conseil serait consulté, dans un objectif de promotion du développement durable et d'efficacité économique et sociale, sur les grandes orientations de gestion et de développement de l'infrastructure du réseau ferré national et il pourrait émettre toutes propositions en la matière.

L'organisation et la composition de ce conseil seraient renvoyées à un décret en Conseil d'État.

Il me semble que la création d'une telle instance est souhaitée par tous.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Absolument !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La création de cette instance consultative sera, sans nul doute, un élément supplémentaire de continuité du processus de gestion entre RFF, gestionnaire du réseau ferroviaire, d'une part, et les principaux utilisateurs de ce réseau, d'autre part.

Pour toutes ces raisons, la commission émet un avis très favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Très favorable également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 62 rectifié *quater*.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 116 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bailly, Bizet et Bécot, est ainsi libellé :

Après le 3° de cet article, insérer deux alinéas ainsi rédigés :

... ° Après l'article 2, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art. ... – Les actes administratifs de Réseau ferré de France sont publiés au bulletin officiel de l'établissement public, diffusé sur son site Internet sous forme électronique dans des conditions propres à en garantir la fiabilité. Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les catégories d'actes et de délibérations qui sont publiés au bulletin officiel de Réseau ferré de France. »

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Réseau ferré de France publie actuellement les principaux actes de son conseil d'administration sur son site internet, sans que ce mécanisme soit assis sur un texte à valeur législative. Réseau ferré de France est donc contraint de doubler cette publication par des publications sur support papier.

Pour simplifier ces procédures et du fait que, désormais, la publication sur un site internet permet de répondre aux objectifs de publicité recherchés, il est proposé d'inscrire dans la loi que les actes de Réseau ferré de France sont publiés sur son site internet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Sur le principe, on ne peut qu'encourager l'utilisation des nouvelles technologies au profit de la transparence administrative. Toutefois, nous nous sommes demandé si un texte législatif était nécessaire. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons connaître l'avis du Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement ne peut passer son temps à être défavorable aux excellentes idées de Charles Revet ! (*Sourires.*) Il est donc favorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 116 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 52, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit le 4° de cet article :

4° Au sixième alinéa de l'article 13, les mots : « et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale » sont remplacés par les mots : « , des missions de service public retenues par la collectivité et de l'intérêt social et environnemental de son utilisation ».

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. J'espère que je serai aussi convaincante que mon ami Charles Revet auprès de M. le secrétaire d'État ! (*Sourires.*)

Le présent amendement vise à prendre en compte, dans le calcul des redevances, les missions de service public retenues par la collectivité, mais aussi l'intérêt social et environnemental de son utilisation.

La modulation que nous proposons ne doit pas être interprétée comme un accord concernant l'augmentation généralisée des péages, qui annulerait les effets de l'écoredevance et serait préjudiciable à la compétitivité du rail. Nous souhaitons que le calcul de la redevance varie en fonction de l'utilité des lignes, de leur rentabilité et du caractère plus ou moins « énergivore » du train.

La modulation des péages a été proposée dans le rapport d'information n° 196 de la commission des affaires économiques. Elle s'avère indispensable pour optimiser la gestion des flux et l'utilisation des réseaux, pour augmenter les tarifs sur les lignes à haute rentabilité et diminuer les péages sur les lignes économiquement plus fragiles ou qui assurent des missions de service public, ainsi que pour favoriser les comportements vertueux en matière de développement durable.

Venant d'un département relativement enclavé, je mesure l'intérêt d'une modulation des péages pour une péréquation efficace entre les lignes rentables et celles qui le sont moins. Si je prends le cas de mon département, l'Allier, et de départements voisins, comme la Creuse, la fermeture de lignes secondaires a entraîné le report modal du rail vers la route.

À l'heure actuelle, c'est la SNCF qui effectue la péréquation, ce qui lui a coûté, pour le transport des voyageurs, 100 millions d'euros en 2007. C'est elle qui, grâce à son statut, pourra investir les bénéfices réalisés sur les TGV pour améliorer et étendre, par exemple, le réseau du RER D.

Si on libéralise le secteur international des voyageurs avec desserte intérieure sans régler cette question, on risque de mettre la SNCF en difficulté et on pénalisera les investissements sur les trains de la vie quotidienne, qui représentent 90 % du trafic.

Les péages doivent donc tenir compte de ces services d'intérêt général et de la nécessaire compensation à l'entreprise qui les assume. La modulation des péages doit aussi inciter à des comportements vertueux en matière de développement durable.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement vise à compléter la liste des éléments sur lesquels est fondé le calcul des redevances.

Il convient de distinguer, d'une part, la logique du péage, laquelle consiste à facturer de la façon la plus transparente possible le coût économique d'utilisation d'une infrastructure, qui est le même quel que soit l'objet de cette utilisation, et, d'autre part, le fait que, lorsque cette utilisation revêt un caractère de service public, elle doit évidemment être subventionnée.

Dans le système actuel, par exemple, les régions paient un prix « normal » pour l'utilisation du réseau par leurs TER. Quant à l'État, il lui revient de compenser cette charge aux régions.

Une telle distinction me semble cohérente, et l'affichage de péages artificiellement bas pour les services publics risquerait de déstabiliser l'équilibre économique du réseau. Or il a semblé à la commission qu'un tel affichage correspondait à l'intention des auteurs de cet amendement ; elle a donc émis un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Michel Billout, pour explication de vote sur l'amendement.

M. Michel Billout. Je me permets de vous faire part de mon étonnement, le principe de la modulation des péages, notamment en matière de normes environnementales, ayant été retenu à l'unanimité par les membres d'une mission d'information dont j'étais le co-rapporteur et que vous présidiez, monsieur Grignon.

L'utilisation de matériel de traction diesel par certains opérateurs sur des lignes électrifiées pourrait être pénalisée en augmentant les péages, tandis que celle de rames de TGV à deux étages, moins consommatrice de sillon, pourrait être encouragée par une minoration de ces péages.

J'avoue ma consternation de voir que l'on peut prendre une position en rédigeant un rapport d'information et une autre lorsqu'il s'agit de voter une loi.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Le rapport d'information rendu l'année dernière au nom de la commission des affaires économiques et de la mission d'information avait effectivement proposé d'augmenter les péages.

M. Michel Billout. De les moduler !

M. Francis Grignon, rapporteur. La notion de modulation était, en l'occurrence, le fruit du compromis qui avait été retenu pour faire accepter le rapport, mais il n'était pas question d'aller aussi loin dans le détail et de ne pas prendre en compte la réalité économique.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 52.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 93, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

...° Le troisième alinéa de l'article 11 est complété par les mots : « ainsi que des départements et des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports intéressés ».

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Cet amendement fait écho aux avancées acquises dans le cadre du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dit « Grenelle 1 ».

La consultation des collectivités territoriales et la concertation avec elles sont devenues essentielles dans le domaine qui nous occupe. Nier leur compétence en matière de transport lorsque ceux-ci constituent bien souvent l'axe vital des communautés de leurs administrés reviendrait, à mon sens, à ne pas faire grand cas des élus locaux et de nos concitoyens.

C'est la raison pour laquelle, mes chers collègues, si nous nous privions de l'avis des départements et des EPCI sur la question du déclassement des voies du domaine de Réseau ferré de France, nous ne serions pas en phase avec la position que nous défendons dans cette enceinte, à savoir le respect et la représentation des collectivités locales.

Nous devons laisser le choix aux collectivités ambitieuses de mener la politique à laquelle elles aspirent dans le domaine des transports, en les laissant juger de l'opportunité d'investir sur des voies déclassées. Ce serait également le moyen de prendre en compte les amendements précédemment présentés par notre collègue Nathalie Goulet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Nous pensons que cet amendement aurait pour effet d'alourdir considérablement une procédure, sans être pour autant générateur d'un gain pour les territoires.

Sur ces questions, il faut être le plus concret possible et voir si la consultation proposée produirait des effets positifs. Or il me semble que ce n'est pas le cas ici.

Premièrement, si les collectivités sont intéressées par le maintien d'une activité de transport ferroviaire public, elles doivent effectivement pouvoir le faire valoir avant toute décision de désaffectation de la ligne. Toutefois, dans ce cas, la collectivité concernée au premier chef est la région, et je vous rappelle que sa consultation est déjà prévue pour toute désaffectation de ligne ferroviaire.

Deuxièmement, si les collectivités souhaitent, par exemple, créer une piste cyclable ou mettre en place une nouvelle utilisation de l'ancienne infrastructure ferroviaire, le fait que la ligne soit désaffectée ne constitue pas un élément décisif. Ce qui compte, c'est la décision d'une éventuelle cession de l'infrastructure et des terrains.

J'espère rassurer les signataires de cet amendement en leur rappelant qu'en cas de cession d'infrastructures ferroviaires, même désaffectées, toutes les collectivités concernées sont actuellement consultées : les communautés de communes, les départements, etc., et pas seulement la région. Cette consultation était déjà prévue par l'article 51 du décret du 5 mai 1997 ; elle a été rappelée dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

La commission des affaires économiques a donc considéré que cet amendement était largement satisfait et qu'il n'avait pas d'utilité évidente. Pour cette raison, elle a émis un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est également défavorable à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. J'ai bien entendu l'argumentation de M. le rapporteur. Cela étant, si les régions, compétentes en la matière, se retournent vers les départements et les EPCI afin d'obtenir leur avis, pourquoi ne pas le dire clairement dans le projet de loi que nous examinons actuellement ? Ce serait, à mon avis, beaucoup plus lisible.

Par ailleurs, il est vrai que nous en avons débattu en première lecture dans la partie « transport » du Grenelle 1, mais nous ne sommes pas sûrs que ces dispositions figurent dans le texte définitif.

Je vous suggère, mes chers collègues, de prendre une précaution supplémentaire en retenant cet amendement.

Le président de conseil général qui siège au banc du Gouvernement ne devrait pas être insensible à l'argumentation développée par un ancien président de conseil général. *(Sourires.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 93.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)

M. le président. L'amendement n° 7, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

5° L'avant-dernier alinéa de l'article 13 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les principes d'évolution de ces redevances sont fixés de façon pluriannuelle. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Nous proposons, par cet amendement, que les principes d'évolution des redevances soient fixés de façon pluriannuelle, afin que les opérateurs puissent avoir une perspective des coûts d'utilisation du réseau à long terme.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2, modifié.

(L'article 2 est adopté.)

TITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Articles additionnels avant l'article 3

M. le président. L'amendement n° 94, présenté par Mme Bonnefoy, MM. Boutant, Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau, Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Avant l'article 3, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la fin de l'année 2009, une concertation entre l'État, Réseau ferré de France et les communes devra être engagée sur la manière de compenser les préjudices socio-économiques et fiscaux que l'implantation des lignes à grande vitesse engendre pour les communes qu'elles traversent.

Elle devra, par la signature d'un accord, déterminer quel moyen de compensation est possible et préférable entre :

– l'assujettissement des concessionnaires d'infrastructures ferroviaires au versement de la taxe professionnelle au profit des communes traversés, au prorata des emprises de ces infrastructures sur leur territoire, à l'image de la législation en vigueur pour les infrastructures autoroutières ;

– et l'instauration d'une imposition forfaitaire, sous la forme d'une redevance, sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées, que devra verser le concessionnaire des infrastructures ferroviaires et qui sera calculée sur la base du nombre de kilomètres implantés sur le territoire de la commune.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Cet amendement vise à élargir le champ de la concertation prévue en ce qui concerne le programme des futures lignes à grande vitesse. Nous proposons qu'elle porte également sur la compensation des préjudices socio-

économiques et fiscaux que l'implantation des lignes à grande vitesse engendre pour les communes qu'elles traversent.

Nous souhaitons que les concessionnaires d'infrastructures ferroviaires soient assujettis au versement de la taxe professionnelle au profit des communes traversées, au prorata des emprises de ces infrastructures sur leur territoire, à l'image de la législation en vigueur pour les infrastructures autoroutières.

À travers cet amendement, nous vous proposons de réfléchir au vide juridique que constitue le régime fiscal des concessionnaires de voies ferrées.

En effet, compte tenu des incidences financières engendrées, pour les communes traversées, par les lignes à grande vitesse et de l'ouverture du marché des voies de chemin de fer à la concurrence, l'exploitation de ces infrastructures pouvant donc être assimilée à une activité économique, cette mesure nous semble parfaitement justifiée.

Elle est demandée par l'ensemble des maires des communes traversées par les lignes à grande vitesse. Elle permettrait de compenser les pertes de revenus et de recettes fiscales relatives à la disparition des taxes d'habitation et de foncier bâti et non bâti, à la perte de taxe professionnelle due aux déplacements d'activités économiques et à la baisse de recettes pour les activités liées au tourisme.

Si une telle disposition, pour légitime qu'elle soit, mérite d'être encore étudiée, elle pourrait donner lieu à précision d'ici à l'examen du prochain projet de loi de finances.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Monsieur le président, je me permettrai de donner des explications un peu longues sur cet amendement, mais mon commentaire vaudra aussi pour les amendements n°s 95 et 34 rectifié *quater*, qui ont des objets très voisins.

Se pose, tout d'abord, un problème de principe. Pourquoi se concentrer sur les seules lignes de TGV concédées et non viser l'ensemble du réseau à grande vitesse, alors qu'il n'y a, pour le moment, pas un seul kilomètre de ligne concédée et que, dans quelques années, seule une très petite partie du réseau, sur deux tronçons déterminés, sera concernée ? Deux situations particulières sont en effet visées : les 304 kilomètres de la LGV Sud-Europe-Atlantique reliant Bordeaux et Tours et les 25 kilomètres situés entre Perpignan et Figueras, soit, en tout et pour tout, 329 kilomètres sur les 2 000 kilomètres que compte le réseau français à grande vitesse !

Rien n'est prévu, en revanche, pour les lignes existantes ni pour les autres lignes à construire, comme la poursuite du TGV Est ou les différents tronçons du TGV Rhin-Rhône.

J'imagine que cette restriction est claire pour l'ensemble des signataires de ces amendements.

Je crois comprendre que ce choix consistant à ne faire payer que les concessionnaires correspond à la volonté de reproduire ce qui existe déjà pour les autoroutes concédées à des entreprises privées, qui effectuent des versements aux communes traversées dans la mesure où elles perçoivent des péages, étant entendu qu'il n'y a pas de péages sur les routes nationales, qui appartiennent à la collectivité.

Mais cette analogie n'est pas pertinente puisque, en matière ferroviaire, même si une ligne est exploitée par le gestionnaire public RFF, ce dernier perçoit des péages, au

même titre que les futurs concessionnaires. La différence de traitement qui nous est proposée est donc difficile à comprendre.

Je souhaite maintenant faire trois observations complémentaires sur la mesure elle-même.

Premièrement, il est très probable que le coût de la compensation envisagée sera intégré par les entreprises dans leur proposition au moment du choix du concessionnaire. C'est donc bien entendu le voyageur qui payera indirectement ce prélèvement, alors que ce sont les collectivités – régions, départements – qui contribuent au financement des nouvelles LGV.

Deuxièmement, je ne comprends pas pourquoi faire compenser les nuisances occasionnées par les LGV alors que, de toute évidence, elles sont beaucoup moins importantes que celles qu'engendrent les trains de fret, généralement bruyants, qui traversent nos villes la nuit, par exemple. En France, les LGV sont réservées à l'usage exclusif du transport de voyageurs et elles provoquent peu de nuisances puisque les trains en cause ne circulent généralement pas la nuit.

Troisièmement, le fait qu'une commune soit traversée par une LGV signifie, compte tenu de la taille du territoire français, qu'elle se situe à moins d'une heure ou de trois quarts d'heure d'une gare TGV. Or on sait bien qu'une telle situation peut avoir des effets très positifs pour les communes en question, notamment en termes d'attractivité à l'égard d'activités productives ou d'accueil de résidences secondaires. Il existe aussi des retombées fiscales directes au travers de l'appréciation du foncier, à telle enseigne que, dans de nombreux pays, une part des projets d'infrastructures est financée par la captation de cette rente foncière liée à l'arrivée d'un nouvel équipement.

Globalement, l'implantation d'une LGV peut donc être bénéfique pour un territoire, même s'il est simplement traversé par cette ligne. Il serait paradoxal d'instaurer des transferts financiers supplémentaires, à moins de distinguer entre les collectivités traversées celles qui sont gagnantes et celles qui sont perdantes en termes de valeur foncière. Ce serait créer une nouvelle usine à gaz !

Les amendements nos 94, 34 rectifié *quater* et 95, compte tenu de l'appartenance de leurs signataires à différents groupes peuvent, théoriquement, recueillir une majorité dans notre assemblée, mais il est clairement apparu à la commission qu'elle ne pouvait que s'opposer à ces propositions au regard des nombreux problèmes que je viens d'énumérer.

Cela étant, ces amendements permettent de souligner qu'il existe des situations particulières, très localisées ; certaines collectivités ont peut-être rencontré des difficultés spécifiques, comme celles qui sont situées sur la LGV Sud-Europe-Atlantique entre Tours et Bordeaux. Si tel est le cas, ces situations appellent des réponses particulières. Le Gouvernement ne pourrait-il pas s'engager solennellement, en cet instant, à les examiner ?

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement fait sienne la démonstration du rapporteur, mais il est tout à fait prêt à travailler sur ce sujet. C'est d'ailleurs ce qu'il fait déjà actuellement, dans le cadre d'une discussion avec les collectivités sur la section Tours-Angoulême de la ligne Sud-Europe-Atlantique. Je note au passage, monsieur le rapporteur, que la section Tours-Bordeaux – entre la sortie sud de Tours, située à Monts, et

l'entrée nord de Bordeaux – représente non pas 304 kilomètres, mais 302 kilomètres. Ces quelques kilomètres en moins réduiront le coût de la ligne ! (*Sourires.*)

M. le président. Vous pouvez constater, mes chers collègues, que M. le secrétaire d'État connaît bien ses dossiers ! (*Nouveaux sourires.*)

La parole est à M. François Zocchetto, pour explication de vote.

M. François Zocchetto. La proposition contenue dans l'amendement n° 94 est une proposition *a minima* : le Gouvernement ne peut pas faire moins que d'accepter – et, ce faisant, il ne courra aucun risque – une concertation qui très attendue sur le sujet. En effet, il existe réellement un problème ; sinon cette question n'aurait pas été abordée par différents groupes politiques.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Zocchetto, il est très difficile d'accepter une injonction au Gouvernement. C'est la raison pour laquelle j'ai émis un avis défavorable.

Cependant, il existe un réel débat. Je lisais à l'instant une dépêche de l'Agence France-Presse selon laquelle des communes situées sur la LGV que vous connaissez bien, puisqu'elle est située entre Le Mans et Rennes, demandent maintenant une indemnisation. Cela va très loin ! Il faut régler le problème de la taxe professionnelle, des partenariats. Imaginons une commune réclamant une indemnisation alors qu'elle participe au financement par le biais de la communauté de communes dont elle est membre. On aboutit à des situations absurdes !

Cela dit, monsieur Zocchetto, votre demande est tout à fait légitime – le Gouvernement a d'ailleurs ouvert un débat avec l'Association des régions de France, l'Assemblée des départements de France et l'Association des maires de France – au moment où nous nous préparons à construire 2 000 kilomètres de lignes de TGV, et 2 500 kilomètres après 2020, au moment aussi où est lancée une réflexion sur la taxe professionnelle, réflexion du reste alimentée par le rapport Balladur.

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. Monsieur le secrétaire d'État, l'amendement n° 94 ne comporte aucune injonction au Gouvernement ! Pensez-vous réellement que nous oserions agir ainsi ? (*Sourires.*)

Quoi qu'il en soit, cette question a déjà donné lieu à des débats lors de l'examen du Grenelle 1. Il me semble que les deux représentants du Gouvernement alors présents avaient indiqué que ce dernier y réfléchissait.

Afin que cet amendement soit acceptable, je pourrais envisager de le rectifier de manière à prévoir que l'État pourra mener une étude sur la question juridique majeure du régime fiscal des concessionnaires de voies ferrées. À ma connaissance, rien n'existe en la matière.

M. le président. Apparemment, mon cher collègue, votre dernière proposition ne suscite aucun écho...

Je mets aux voix l'amendement n° 94.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 95, présenté par Mme Bonnefoy, MM. Boutant, Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau, Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Avant l'article 3, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 1501 du code général des impôts est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« III. – La valeur locative des lignes de chemin de fer à grande vitesse concédées, qui sera révisée chaque année, est fixée selon le tarif suivant :

« Pour 2009, à 10 000 euros par kilomètre de ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« La taxe professionnelle sera due par le concessionnaire des infrastructures ferroviaires dès la mise en service de la ligne de chemin de fer à grande vitesse. »

La parole est à Mme Bernadette Bourzai.

Mme Bernadette Bourzai. Cet amendement est complémentaire du précédent : il vise à fixer à 10 000 euros par kilomètre la valeur locative des lignes de TGV.

Vu la volonté apparente du Gouvernement d'ouvrir la concession des infrastructures ferroviaires à la concurrence, le corollaire légitime serait de considérer cette exploitation comme une activité économique et donc redevable de la taxe professionnelle.

Le montant de cette redevance, calculé en accord avec les communes concernées, permettrait une juste compensation des manques à gagner engendrés par l'installation d'une ligne à grande vitesse, comme cela a été expliqué lors de la défense de l'amendement précédent.

Dans la suite du débat qui vient de se dérouler, je veux souligner que les lignes à grande vitesse, comme les autoroutes, ont des effets différents selon les territoires. Nous savons très bien – ce point est vérifiable en tout lieu – que les villes ou les communes qui bénéficient le plus de l'effet autoroutier ou de l'effet ferroviaire disposent également d'un diffuseur ou d'une gare. Cet effet est d'autant plus sensible lorsqu'elles sont situées à un carrefour.

En revanche, les territoires qui se trouvent entre les diffuseurs ou entre les nœuds de raccordement peuvent être complètement vidés de leur substance, le surcroît d'activité, et donc de ressources, ayant tendance à se concentrer autour des diffuseurs.

Cet amendement vise à instaurer une mesure de justice à l'égard de territoires qui, notamment dans les zones rurales fragiles, peuvent être dépouillés par les axes autoroutiers ou par les lignes à grande vitesse.

M. le président. L'amendement n° 34 rectifié *quater*, présenté par MM. Zocchetto et de Legge, Mme N. Goulet, M. Dubois, Mme Férat, MM. Merceron, Jégou et Maurey, Mme Payet, MM. Biwer, Mercier, Amoudry, Deneux, J.L. Dupont, Paul, Beaumont, Trillard, Cléach et Couderc, Mme Garriaud-Maylam, M. Lecerf, Mme Mélot, MM. Belot, Laurent, Doublet et Milon, Mme Hermange et MM. du Luart, Lefèvre et Carle, est ainsi libellé :

Avant l'article 3, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le I de la section VII du chapitre premier du titre premier de la deuxième partie du livre premier du code général des impôts est complété par une division ainsi rédigée :

« C : Imposition forfaitaire sur les lignes de chemin de fer à grande vitesse.

« Art. 1519 D. – Les communes sur le territoire desquelles sont implantées des lignes de chemin de fer à grande vitesse perçoivent chaque année une imposition forfaitaire en raison de cette implantation.

« Le montant de l'imposition forfaitaire est calculé à due concurrence du nombre de kilomètres de lignes implantés sur le territoire de la commune.

« Pour 2009, l'imposition forfaitaire est fixée à 10 000 euros par kilomètre de ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« Ces chiffres sont révisés chaque année.

« Cette imposition forfaitaire est due par le concessionnaire des infrastructures ferroviaires. Le fait générateur de l'imposition est la mise en service de la ligne de chemin de fer à grande vitesse.

« Cette imposition forfaitaire peut être perçue au profit d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, sur délibérations concordantes de cet établissement public de coopération intercommunale et des communes sur le territoire desquelles est située la ligne de chemin de fer à grande vitesse. »

La parole est à M. François Zocchetto.

M. François Zocchetto. Nous nous interrogeons sur l'équilibre entre les avantages et les inconvénients des lignes à grande vitesse et sur la répartition de ces avantages et inconvénients.

Certes, les grandes villes qui disposent d'une gare ne peuvent pas se plaindre d'être desservies par une ligne à grande vitesse. Mais, pour les communes traversées, qui sont le plus souvent rurales, une LGV engendre une somme de sujétions de toute sorte, et sans contrepartie.

J'évoquerai les préjudices environnementaux, comme les atteintes au paysage, les nuisances sonores, et les préjudices socio-économiques : des entreprises contraintes de se déplacer, des surfaces agricoles réduites. Point n'est besoin de donner des exemples, tous ceux dont le département est traversé par une ligne à grande vitesse pourraient en citer.

Je mentionnerai également des préjudices fiscaux pour les communes, liés à une diminution des ressources de taxe professionnelle, de taxe d'habitation, de taxe foncière sur les propriétés bâties, sachant que des projets de construction de lotissements peuvent être bouleversés.

Pour permettre la réalisation de ces lignes à grande vitesse, il est fait appel à la solidarité nationale, ce qui est normal dans la mesure où un tel équipement intéresse tout le monde. Il serait équitable que, au nom de cette même solidarité, soit prévue une compensation en faveur des collectivités qui subissent de réels préjudices.

Se pose aussi la question de la concession de ces lignes à grande vitesse. Nous sommes dans une économie marchande. Les entreprises concernées ont donc vocation à dégager des profits sur les nouvelles lignes. Il paraît dès lors juste qu'elles contribuent, directement ou indirectement, à compenser les préjudices subis par les communes.

Je fais observer que, s'agissant des autoroutes et des lignes à haute tension, des mesures spécifiques sont d'ores et déjà prévues.

Pour les supports de lignes à 500 000 volts, un arrêté du mois de janvier dernier a fixé la compensation versée en faveur des communes à 3 404 euros par an. De plus, la

construction de certaines lignes à très haute tension, comme la ligne Cotentin-Maine, fait l'objet de plans d'accompagnement générant des subventions en faveur des travaux communaux.

Pour ce qui concerne les autoroutes, tous les ans, en vertu de l'article 1 501 du code général des impôts, est fixée la valeur locative des voies de circulation, donnant ainsi lieu à des recettes de taxe professionnelle pour les communes traversées.

Il ne paraît pas justifié que rien ne soit prévu pour les lignes à grande vitesse, qui sont appelées à se développer. Il est donc normal que nous nous saisissons de cette question, qui n'a pas été évoquée voilà dix ans ou quinze ans puisque ces lignes n'existaient pas ; dans la mesure où nous sommes à la veille de connaître un développement important de ces lignes, je pense que nous devons légiférer sur ce sujet.

À cet égard, deux voies me paraissent susceptibles d'être envisagées : soit appliquer la taxe professionnelle, mais il semble que l'avenir cette taxe soit quelque peu compromis ; soit imposer aux concessionnaires une redevance tarifaire forfaitaire en fonction du nombre de kilomètres de lignes à grande vitesse construits sur le territoire de la commune concernée, et cette piste me paraît plus prometteuse.

Tel est l'objet de cet amendement. Je le défends au nom de nombreux collègues des groupes Union centriste et UMP, mais je constate que le groupe socialiste a déposé un amendement qui tend à exprimer la même préoccupation.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. J'ai déjà donné l'avis de la commission sur ces deux amendements, et il est défavorable.

Je rappellerai seulement à nos collègues que ces dispositions, si elles étaient adoptées, ne s'appliqueraient qu'aux lignes concédées, soit une toute petite partie du réseau, et qui reste à construire.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je tiens à être très clair sur ce sujet. Je m'exprime d'ailleurs aussi en tant que président d'un département qui s'appête à verser 30 millions d'euros pour que quatre de ses communes rurales soient traversées à 320 kilomètres par heure, sans arrêt, c'est-à-dire sans diffuseur, pour reprendre le terme employé par Mme Bourzai.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je veux tout de même rappeler certains faits.

Tout d'abord, un système de compensation sera institué pour les communes. Il s'agira soit de la taxe professionnelle, qui frappe déjà les sociétés d'autoroutes, soit, si cette imposition disparaît, de la ressource qui lui succédera. En tout cas, il est hors de question que des moyens ne soient pas affectés aux communes traversées par les lignes concédées.

Nous travaillons d'ailleurs avec le ministère du budget pour élaborer un système de compensation qui soit l'équivalent de ceux qui existent dans les autres pays, mais aussi de celui qui, comme l'a rappelé François Zocchetto, s'applique pour les autoroutes et les pylônes électriques.

Nous connaissons tous des communes qui ont la « malchance » d'être traversées à la fois par des lignes électriques à haute tension et par une autoroute. Mais cela peut être aussi regardé comme une chance, car elles disposent de ressources que leurs voisins leur envient, même si, quand

ces installations sont mises en place, les habitants de la commune ne témoignent pas d'un enthousiasme débordant !

Je le répète, il est hors de question qu'aucune ressource ne soit affectée aux communes traversées.

En outre, contrairement à ce que vous affirmiez tout à l'heure, madame Bourzai, le développement des territoires ne se fait plus aujourd'hui uniquement dans les villes centres ; j'ignore ce qu'il en est dans le département dont vous êtes l'élue, mais c'est ce que j'observe dans celui dont j'ai la responsabilité.

À l'évidence, le phénomène dominant aujourd'hui est celui de la « péri-ruralité ». Ce n'est pas parce que deux gares sont situées à cinquante kilomètres l'une de l'autre que la population n'augmentera pas dans toutes les communes, à proximité de la ligne, là où le foncier est moins cher. Dans le département dont je préside le conseil général, ce sont plutôt les communes rurales qui gagnent des habitants, compte tenu du phénomène que je viens d'évoquer.

Enfin, des travaux seront menés, et ceux-ci rapportent gros ! Des bases de travaux seront implantées ici ou là et l'activité induite créera des emplois pendant plusieurs années.

La construction de la ligne Tours-Bordeaux représente ainsi quelque 30 000 emplois. Celle du tronçon Le Mans-Rennes, monsieur Zocchetto, dont la longueur est deux fois moins importante, induira au moins 10 000 emplois pendant quatre ou cinq ans, avec de surcroît des effets considérables pendant cette période sur l'activité des restaurants, des cafés et des hôtels des communes concernées. Et n'oublions pas que les installations de travaux sont parfois rétrocédées ensuite aux communes, qui s'en servent, notamment, comme bases logistiques.

Il faut donc bien prendre en compte à la fois la richesse issue des travaux, la diffusion de la population, qui ne concerne pas uniquement les villes où se trouvent les gares, mais aussi les territoires alentour, et l'indispensable mise en place d'une ressource de compensation pour les communes traversées par les lignes à grande vitesse. Ce sera soit la taxe professionnelle, qui frappe déjà les concessionnaires d'autoroutes, soit, si celle-ci est supprimée, une ressource équivalente. Il s'agit là d'un engagement que le Gouvernement prend devant la Haute Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 95.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 34 rectifié quater.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 45 rectifié, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Avant l'article 3, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'État s'engage à la reprise de la dette de l'entreprise publique Réseau Ferré de France.

II. – Les conséquences financières résultant pour l'État du I ci-dessus sont compensées à due concurrence

par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. À travers cet amendement, nous souhaitons revenir sur une question qui nous semble essentielle, notamment pour ce qui concerne le développement de l'offre de transport dans notre pays. Il s'agit du sous-financement des infrastructures de transports, qui se fait sentir depuis de nombreuses années, et en particulier de l'épineuse question de l'étranglement de Réseau ferré de France par la dette qui lui a été confiée à sa création et qui n'a cessé de croître depuis lors.

En 2005, déjà, les auteurs de l'audit réalisé par l'École polytechnique de Lausanne estimaient que, si rien n'était fait, entre 30 % et 60 % des lignes ne seraient plus utilisables d'ici à quelques années. Ils affirmaient que les subventions de l'État devaient augmenter de 400 millions d'euros par an pendant dix ans pour que le réseau ferré national soit remis à niveau.

En 2006, après l'adoption du plan de renouvellement du réseau ferré national qu'il avait lui-même commandé à la SNCF et à RFF, l'État avait fait de l'entretien du réseau une priorité, en tout cas dans les discours officiels.

Toutefois, le projet de loi de finances pour 2009 prévoit une baisse de 63 millions d'euros des crédits destinés à la régénération du réseau ferré, ce qui ne nous semble pas répondre à cette urgence !

Par ailleurs, le désengagement massif de l'État au regard des besoins de financement de RFF a conduit l'entreprise publique à pratiquer une hausse exponentielle – et non une modulation, monsieur le rapporteur ! – des péages, financée par la SNCF, et à céder son patrimoine immobilier.

Le rapport d'information du Sénat qui a été remis l'année dernière et auquel je faisais allusion tout à l'heure – celui de la mission d'information que présidait notre estimable collègue Francis Grignon et dont j'étais co-rapporteur (*Sourires*) – a également dressé un constat unanime et alarmant sur cette situation. Mes chers collègues, permettez-moi d'en citer un passage particulièrement éclairant :

« Votre mission d'information rappelle [...] que RFF comptabilisait en 2006 une dette nette de 26 milliards d'euros. Celle-ci a pesé très lourd sur les comptes de l'établissement dès sa création, et a même progressé de 30 % depuis 1997.

« Dès lors, il n'est guère étonnant de constater que sur les 2,5 milliards d'euros de dépenses en capital de l'État versés en 2004 à RFF et à la SNCF, seuls 320 millions d'euros étaient destinés à de nouveaux investissements (TGV Est notamment).

« Le poids de la dette de RFF et les coûts d'entretien d'un réseau ferré à bout de souffle obèrent les capacités d'investissement de l'établissement public. Il en résulte que RFF est réduit à n'être qu'un simple "compte d'enregistrement" de la dette, ce qui l'empêche en fait de jouer son rôle de constructeur et de gardien du réseau ferroviaire français. Cette situation ne peut perdurer et nécessite qu'une solution soit rapidement apportée par les pouvoirs publics. »

Nous souhaitons donc, monsieur le secrétaire d'État, vous interpeller sur cette question, qui semble aujourd'hui faire presque consensus dans la classe politique ; je m'exprime toutefois avec précaution, car M. le rapporteur m'affirmera

peut-être n'avoir adopté cette position que pour que le rapport de la mission d'information soit voté à l'unanimité ! (*Sourires.*)

En tout cas, chacun dans cette assemblée se pose la question de la reprise de la dette de l'entreprise publique.

D'autres pays se sont d'ailleurs engagés dans un processus de désendettement de leur système ferroviaire ; je pense, notamment, à l'Allemagne.

En outre, monsieur le secrétaire d'État, nous tenons à vous faire remarquer que la crise que nous traversons a conduit les pays membres de l'Union européenne à dégager des milliards d'euros pour soutenir le système bancaire. Rien qu'en France, ce sont 360 milliards d'euros qui serviront à alimenter un système qui a failli !

Le plan de relance adopté voilà quelques semaines devait également dégager des marges de manœuvre afin de favoriser l'investissement public et privé dans les secteurs clefs de l'économie française. Pourtant, rien n'est encore prévu pour améliorer la situation de RFF, alors même que le désendettement de cette entreprise constitue un levier important pour le développement des infrastructures de transport !

Au moment où est voté un projet de loi, le Grenelle 1, qui est censé faire de l'essor des transports collectifs, notamment ferrés, une priorité au regard du développement durable, nous estimons qu'il est grand temps que le Gouvernement s'engage à reprendre la dette de RFF, afin de permettre à cette entreprise d'effectuer les investissements qui sont nécessaires dans les infrastructures.

Y compris dans votre logique libérale, monsieur le secrétaire d'État, il s'agit d'un préalable à toute ouverture à la concurrence ! En effet, le dynamisme des opérateurs ferroviaires, mais aussi, bien plus largement, de l'ensemble du tissu économique dépend de la qualité des infrastructures ferroviaires et de leur accessibilité.

Nous attendons donc de vous un acte significatif, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, pour que soient, enfin, dégagées des marges d'investissement dans des transports publics qui en ont tant besoin.

M. le président. L'amendement n° 96, présenté par MM. Teston et Daudigny, Mme Bonnefoy, MM. Boutant, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau, Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Avant l'article 3, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la fin de l'année 2009, l'État proposera aux parlementaires un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de Réseau Ferré de France.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. En 2004, un rapport parlementaire réalisé par la mission d'évaluation et de contrôle sur le financement du système ferroviaire français a été remis au Gouvernement.

Les auteurs de ce texte, aux conclusions alarmantes, stigmatisaient le « poids colossal » de la dette des transports ferroviaires, critiquaient les « circuits financiers incroyablement complexes » mis en place pour la financer, s'inquiétaient des « raisonnements économiques la plupart du temps incertains » élaborés pour justifier une fuite en avant

et préconisaient l'application de trente-cinq mesures pour « tenter de désamorcer cette menace pour les finances publiques ».

Ce rapport, vous vous en doutez, mes chers collègues, trouvait sa raison d'être, notamment, dans la dette colossale affichée par RFF à la fin de 2003, à savoir 25 milliards d'euros.

Aujourd'hui, cette dette continue de se creuser et elle dépasse désormais 27 milliards d'euros, alors que le traitement de cette question, pourtant soulevée maintes fois depuis la création de RFF, se trouve toujours éludé.

Or il faut se souvenir que la dette de RFF constitue le principal frein à l'investissement dans le système ferroviaire français.

C'est pourquoi nous préconisons d'inciter le Gouvernement à s'attaquer à cette question en l'obligeant à élaborer un rapport clair, dans lequel il exposera les solutions qu'il entend mettre en œuvre pour résoudre cet épineux problème.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Tout d'abord, je veux rassurer M. Billout : je ne renie pas le rapport que nous avons réalisé ensemble, comme le montreront d'ailleurs les propositions tout à fait positives que je formulerai dans un instant s'agissant de l'amendement n° 96.

En ce qui concerne l'amendement n° 45 rectifié, il faut distinguer plusieurs éléments.

La reprise par l'État des 28 milliards d'euros de la dette de RFF ne paraît pas justifiée, d'autant qu'une partie – au moins la moitié – de ces sommes constitue une « bonne dette », c'est-à-dire une dette économique amortissable, tout à fait légitime pour une entreprise publique.

En ce qui concerne l'autre partie de la dette de RFF, c'est-à-dire la dette dite « hors article 4 non amortissable », il convient effectivement de réfléchir à des solutions, comme le souhaite d'ailleurs Michel Teston.

Je souligne en passant que les auteurs de l'amendement n° 45 rectifié ne manquent ni d'humour ni d'imagination puisqu'ils proposent de financer les 28 milliards d'euros de la dette de RFF par une augmentation des droits sur les tabacs et alcools ! (*Sourires.*)

La commission est donc défavorable à cet amendement.

En ce qui concerne l'amendement n° 96, M. Teston souhaite que le Gouvernement dépose au Parlement un rapport « présentant des solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de RFF ».

Nous savons bien que cette dette constitue l'une des principales causes des difficultés du système ferroviaire. Nous sommes donc tout à fait d'accord pour approfondir la réflexion sur cette question, surtout s'il existe, comme le laisse entrevoir le rapport remis en 2008 par Hubert Haenel au Premier ministre, des solutions permettant d'externaliser cette dette sans qu'elle soit pour autant reprise par l'État.

C'est pourquoi la commission a émis un avis favorable sur cet amendement, sous réserve d'une modification rédactionnelle.

En effet, vous écrivez, monsieur Teston, « l'État proposera aux parlementaires ». Nous suggérons d'écrire plutôt « le Gouvernement déposera au Parlement ». L'État étant à la fois une personne morale, le Gouvernement et les parlementaires, il s'agit d'une simple question de forme.

M. le président. Monsieur Teston, acceptez-vous de modifier votre amendement dans le sens souhaité par la commission ?

M. Michel Teston. Oui, monsieur le président. Je suis tout à fait d'accord avec la modification que vient de proposer M. le rapporteur.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 96 rectifié, présenté par MM. Teston et Daudigny, Mme Bonnefoy, MM. Boutant, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau, Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, et ainsi libellé :

Avant l'article 3, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la fin de l'année 2009, le Gouvernement déposera au Parlement un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de Réseau ferré de France.

Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 45 rectifié et 96 rectifié ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je suis défavorable à l'amendement n° 45 rectifié, pour les raisons exprimées par le rapporteur.

Sur l'amendement n° 96 rectifié, je m'en remets à la sagesse de la Haute Assemblée. J'attire néanmoins votre attention sur le fait que les priorités budgétaires de l'État peuvent être de nature différente actuellement, compte tenu de la situation économique que traverse notre pays.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 45 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 96 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 3.

Article 3

I. – La dernière phrase du dernier alinéa de l'article 5 de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public s'applique à compter de la publication d'un décret fixant les conditions d'application du présent alinéa et, notamment, la liste des entreprises et établissements publics concernés et les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers.

II. – Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours avant le 10 septembre 2008, les délibérations prises depuis le 7 janvier 2006 par le conseil d'administration de l'établissement public « Réseau ferré de France » sont validées en tant que leur régularité serait contestée au regard des dispositions figurant à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983

relative à la démocratisation du secteur public relatives à la représentation des consommateurs ou des usagers.

III. – Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours avant le 10 septembre 2008, les délibérations prises depuis le 16 mai 2001 par les conseils d'administration et de surveillance des autres entreprises publiques et établissements publics auxquels est applicable le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public sont validées en tant que leur régularité serait contestée au regard des dispositions de cet article relatives à la représentation des consommateurs et des usagers.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 60 est présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer le I de cet article.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Nous sommes particulièrement stupéfaits de la teneur de cet article, qui, sous prétexte de sécuriser juridiquement les actes émis par le conseil d'administration de RFF, risque d'écarter la participation des représentants des usagers au sein de ce conseil.

En effet, alors que l'article 5 de la loi relative à la démocratisation du secteur public, issu de la révision de 2001, prévoit la présence dans le conseil d'administration ou le conseil de surveillance des entités chargées d'une mission de service public et d'une personnalité qualifiée choisie parmi les représentants des consommateurs, cette disposition n'a pas encore été mise en œuvre.

Pourtant, le conseil d'administration de RFF a été renouvelé deux fois dans ce laps de temps : en 2002 et en 2007.

Dans l'exposé des motifs du présent projet de loi, vous évoquez les difficultés d'interprétation pour justifier la non-participation des représentants des usagers au conseil d'administration. Pour résoudre ce problème, vous proposez donc deux types de mesures.

Premièrement, vous voulez garantir la sécurité juridique des actes pris par le conseil d'administration de RFF, qui sont régulièrement contestés à ce titre par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, la FNAUT, grâce à une validation législative exceptionnelle *a posteriori* de ces décisions.

Deuxièmement, vous proposez qu'un décret fixe les conditions d'application de l'article 5 de la loi de modernisation, la liste des entreprises et établissements publics concernés ainsi que les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers.

Sur le premier plan, nous en sommes conscients, il faut garantir la sécurité juridique des délibérations de RFF. Cependant, cette faille législative a permis utilement à la FNAUT d'attaquer des décisions de fermetures et de déclassements de lignes, décisions qui ont, par la suite, fait l'objet d'un examen par les conseils régionaux en vue d'une éventuelle réouverture.

Nous considérons, pour notre part, que cette validation législative doit rester exceptionnelle et qu'elle ne doit pas servir à maintenir durablement les pratiques irrégulières de certaines autorités administratives.

C'est sur ce point précis que nous vous demandons la suppression d'une partie de l'article 3. En effet, loin de renouer le dialogue, le I de cet article indique qu'un décret précisera les conditions d'application de l'article 5 de la loi de modernisation du secteur public, en fixant la liste des établissements qui sont soumis à cette obligation.

Nous craignons, à juste titre, que ce décret ne permette d'exclure la participation des représentants des usagers au sein du conseil d'administration de RFF.

Notre groupe ne souhaite pas qu'une telle possibilité soit ouverte. En effet, nous considérons que les usagers des services publics sont les mieux à même d'évaluer la qualité de l'offre de transport et de définir les besoins. Nous sommes donc particulièrement attachés à la participation de leurs représentants au conseil d'administration des entreprises publiques, et notamment de RFF.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons d'adopter notre amendement de suppression du I de cet article 3.

M. le président. L'amendement n° 8, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Au début du I de cet article, remplacer les mots :

La dernière phrase du

par le mot :

Le

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Il s'agit d'une simple précision rédactionnelle.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 60 ?

M. Francis Grignon, rapporteur. L'article 3 prévoit une validation législative de décisions de RFF dans des conditions tout à fait respectueuses des règles posées par le Conseil constitutionnel. Les ambiguïtés sur la composition du conseil d'administration de RFF ont été levées.

L'amendement qui nous est proposé créerait une très forte insécurité juridique quant à la valeur des décisions propres prises par l'établissement public.

En conséquence, la commission a émis un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à l'amendement proposé par M. le rapporteur.

Sur l'amendement présenté par Mme Schurch, le Gouvernement partage la position du rapporteur. Il est bien sûr indispensable que les représentants des usagers siègent au sein du conseil d'administration.

Sous la présidence de M. Martinand, j'ai moi-même été membre du conseil d'administration de Réseau ferré de France, de 1997 jusqu'à mon entrée au Gouvernement en 2002, au titre des personnalités qualifiées mais représentant les élus. Nous étions plusieurs parlementaires : votre ancien collègue François Gerbaud représentait le Sénat et moi l'Assemblée nationale.

Une des grandes faiblesses de notre système de transports en France est l'absence de consumérisme. Je connais bien la FNAUT, que vous avez citée ; j'ai d'ailleurs assisté à son congrès au Mans. Cette organisation joue un rôle très utile.

Notre pays a besoin d'associations de consommateurs qui s'occupent davantage du transport et qui soient les interlocuteurs des entreprises.

Soyez sans inquiétude, madame Schurch, les usagers seront représentés au sein du conseil d'administration de Réseau ferré de France.

M. le président. Et nous allons y veiller ! Pardonnez-moi d'être sorti un instant du rôle qui est le mien au fauteuil de la présidence.

Je mets aux voix l'amendement n° 60.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Je mets aux voix l'article 3, modifié.

(L'article 3 est adopté.)

Article additionnel après l'article 3

M. le président. L'amendement n° 78 rectifié *ter*, présenté par MM. J. Blanc, Hérisson, J. Gautier et Revet, est ainsi libellé :

I. – Après l'article 3, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le neuvième alinéa de l'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi rédigé :

« En cas d'absence de concurrence, il peut être fait appel dans les zones de revitalisation rurale à des particuliers ou des associations inscrits au registre des transports dans les conditions dérogatoires aux dispositions de l'article 7 prévues par décret, pour exécuter, au moyen de véhicules de moins de dix places, conducteurs compris, des prestations de transport scolaire visées à l'article L. 213-11 du code de l'éducation ou des prestations de services à la demande. »

II. – En conséquence, faire précéder cet article d'une division additionnelle ainsi rédigée :

Titre ...

Dispositions relatives aux transports routiers non urbains de personnes

Cet amendement n'est pas soutenu.

M. le président. L'amendement n° 110 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bailly, Bizet et Bécot, est ainsi libellé :

Après l'article 3, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les opérations liées à l'organisation, la coordination et la régulation du trafic sur le réseau ferré national sont dans leur globalité du seul ressort et de la seule responsabilité de Réseau ferré de France.

La parole est à M. Denis Detcheverry.

M. Denis Detcheverry. L'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire sur le réseau ferré national implique que la structure qui en a la charge dans le domaine de l'organisation, de la coordination et de la régulation soit la seule à assumer les décisions.

Réseau ferré de France étant propriétaire du réseau, il paraît normal qu'il appartienne à cette structure de remplir cette mission, soit elle-même, soit par le biais d'une convention mais sous sa responsabilité. L'enjeu en termes de sécurité en apporte une justification supplémentaire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement va dans le même sens que l'amendement n° 86, qui distingue RFF des autres gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.

Le Sénat ayant adopté l'amendement n° 86, l'objectif défini par ce nouvel amendement est très largement atteint. Aussi, je demande à ses auteurs de le retirer ; à défaut, la commission émettrait un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. Monsieur Detcheverry, l'amendement n° 110 rectifié est-il maintenu ?

M. Denis Detcheverry. Cet amendement étant largement satisfait, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 110 rectifié est retiré.

TITRE III

DE LA RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

M. le président. L'amendement n° 53, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer cette division et son intitulé.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Cet amendement de suppression est symbolique.

En effet, les sénateurs de notre groupe considèrent la création de cette autorité comme la conséquence directe de la libéralisation du transport ferroviaire. L'arrivée de nouveaux opérateurs oblige, en effet, au contrôle des conditions effectives de la concurrence libre et non faussée. Ce contrôle doit être opéré, dans le cadre où l'État membre est actionnaire d'opérateurs du secteur, par un organisme indépendant.

La CRAF aura donc pour mission principale de veiller à ce que les opérateurs disposent d'un accès non discriminatoire au réseau et aux infrastructures.

Notre collègue Grignon indique dans son rapport que l'ambition du Gouvernement est de faire de la CRAF « le véritable régulateur du système ferroviaire en lieu et place du ministre des transports ».

Nous allons donc plus loin que les directives européennes.

La création de cette autorité administrative indépendante ne peut servir de prétexte pour déresponsabiliser les pouvoirs publics en ce qui concerne la question du transport ferroviaire.

Comment promouvoir une meilleure prise en compte des objectifs environnementaux promus dans le Grenelle de l'environnement, notamment concernant les questions de rééquilibrage modal, sans organiser parallèlement une plus grande maîtrise publique dans ce secteur ?

Comment admettre que la politique des transports se résume dans cette fonction de régulation du marché pour favoriser l'arrivée des nouveaux entrants ? Comment la notion d'intérêt général peut-elle être garantie dans ces conditions ?

En créant cette autorité, le Gouvernement nous éloigne des réponses aux défis climatiques et à la garantie d'un droit à la mobilité.

Ainsi, cette nouvelle autorité de régulation, à l'image de l'ARCEP, l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, et de la CRE, la Commission de régulation de l'énergie, est chargée de missions contradictoires : d'un côté, assurer la mise en œuvre du service public et, de l'autre, assurer les conditions d'une véritable concurrence dans le secteur ferroviaire.

Or, nous savons par expérience que l'ouverture à la concurrence entraîne mécaniquement une détérioration du service public que l'opérateur public n'est plus en mesure d'assurer convenablement.

Il existe donc une antinomie essentielle entre concurrence et service public.

Les missions confiées à cette nouvelle autorité sont immenses, comme en témoigne l'article 8. Ce texte donne également à la CRAF un droit de regard sur les dispositions économiques, techniques et juridiques qui pourraient conduire à des discriminations entre les opérateurs. Il s'agit notamment de placer ainsi l'établissement public de sécurité ferroviaire sous la tutelle de la CRAF.

Or, les questions de sécurité demeurent des questions régaliennes qui doivent relever de l'unique responsabilité des pouvoirs publics. Donner le pouvoir réglementaire, le pouvoir de décision et de sanction à un comité très réduit contrevient à la notion de séparation des pouvoirs. À ce titre, on peut qualifier les pouvoirs confiés à la CRAF d'exorbitants.

Les amendements proposés par la commission vont même dans le sens d'une accentuation de ses pouvoirs, notamment concernant le pouvoir réglementaire.

Conscients de la confusion qui pouvait naître du mélange des pouvoirs, il nous a semblé important pour d'autres autorités de régulation, je pense à la CRE, de distinguer les différentes fonctions. La CRE dispose ainsi d'un collège spécifique pour l'édition de sanctions.

Nous sommes donc surpris que vous n'ayez pas retenu cette hypothèse concernant la CRAF.

Vous souhaitez également donner l'autonomie financière à la CRAF pour renforcer son indépendance. Cette autonomie serait notamment garantie par une ponction sur les péages payés à RFF.

Sur ce point, nous formulons une double objection. Premièrement, cette autonomie rend la CRAF, à nos yeux, encore plus illégitime. Deuxièmement, il s'agit, de cette manière, de priver encore un peu plus RFF de ressources pour ses missions relatives au réseau ferroviaire.

Cette proposition est donc contre-performante.

Des pouvoirs nouveaux – par rapport aux pouvoirs traditionnels confiés aux autorités de régulation – apparaissent dans ce texte. Ainsi, les juridictions peuvent désormais solliciter la CRAF sur des affaires dont le domaine est celui du ferroviaire, y compris sur les affaires dont la CRAF a déjà eu connaissance. Cela pose, à notre avis, des problèmes de partialité.

La notion même d'homologation est elle aussi modifiée : elle serait acquise au bout de deux mois, en l'absence de contestation du ministre.

On voit donc bien la volonté d'aller toujours plus loin dans les attributions confiées à ce type de structure.

Pour toutes ces raisons, nous avons souhaité, par cet amendement, nous opposer à la mise en place d'une telle autorité dans le secteur des transports.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Au cours de la discussion générale comme lors de la présentation de la motion tendant à opposer la question préalable, présentée par Mme Odette Terrade, au nom du groupe CRC-SPG, nous avons déjà entendu votre opposition à la création de cette autorité de régulation.

Nous saluons votre logique mais nous espérons que vous respecterez, de votre côté, la cohérence de la commission, qui a, sans surprise, émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis défavorable, bien entendu !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 53.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 4

La Commission de régulation des activités ferroviaires est une autorité administrative indépendante qui concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.

Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.

Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.

Elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et l'accès aux différentes prestations associées soient accordés de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques.

La commission est compétente pour le réseau ferroviaire défini au I de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concernant la construction et l'exploitation par

des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé le 12 février 1986.

À la demande du ministre chargé des transports, la commission est associée à la préparation de la position française dans les négociations ou les actions de coopération internationales dans les domaines du transport ferroviaire et participe à la représentation française dans les organisations internationales et communautaires compétentes en ce domaine.

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, sur l'article.

M. Michel Teston. Je tiens tout d'abord à préciser, afin d'éviter tout malentendu, que, voilà un instant, lors du vote sur l'amendement n° 53, j'ai levé la main avec un peu trop de hâte : en fait, nous nous abstenons. En effet, à partir du moment où un service est ouvert à la concurrence, créer une autorité de régulation est une nécessité. Par ailleurs, nul ici n'ignore ce que nous pensons de l'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport de voyageurs.

J'en viens à l'article 4.

L'ouverture du secteur ferroviaire à la concurrence impose la mise en place d'un « organisme de régulation et de contrôle ».

En France, ce rôle était jusqu'à présent confié au ministre des transports, assisté par la mission de contrôle des activités ferroviaires. Il est prévu, dans le présent projet de loi, la mise en place d'une autorité administrative indépendante : la commission de régulation des activités ferroviaires, ou CRAF. Cette autorité pourra instruire des plaintes, lancer des enquêtes et des investigations, et infliger des sanctions comme une interdiction temporaire d'accès et/ou une amende pouvant atteindre 5 % du chiffre d'affaires de l'opérateur.

Ce texte était attendu depuis longtemps et a pu être, sous certains aspects, l'arbre qui cache la forêt : en effet, tous les regards extérieurs se sont focalisés sur la création de la CRAF et certains de nos interlocuteurs en avaient presque oublié les autres articles du projet de loi.

Nous n'aurons pas beaucoup d'amendements à proposer en dehors de ceux qui visent à apporter des modifications mineures, destinées à améliorer le fonctionnement de cette nouvelle structure.

Je souhaiterais toutefois revenir sur l'un de ses rôles fondamentaux : comme cela est prévu aux termes du nouvel article 17-2 de la LOTI, la loi d'orientation sur les transports intérieurs, article auquel nous nous sommes opposés – je viens de rappeler que nous étions totalement défavorables à l'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport de voyageurs –, l'Autorité veillera au respect des conditions ouvrant droit au cabotage pour les entreprises ferroviaires proposant du transport international de voyageurs : elle devra vérifier que les dessertes intérieures sont réellement accessoires et ne viennent pas perturber l'équilibre des contrats existants.

Cependant, je tiens à rappeler que ce sont donc les critères définis par décret qui seront déterminants. Sur ce point, le texte nous paraît bien flou.

Il me serait ainsi agréable d'avoir une idée du type de dessertes susceptibles de porter préjudice à certains contrats, de même qu'il serait important d'avoir une idée des unités de mesure qui permettront de définir le caractère accessoire d'une desserte : le voyageur ? Le nombre de voyageurs par kilomètre ? Le rapport entre le « nombre de voyageurs

sur desserte interne » et le nombre de voyageurs total ? Le rapport entre le chiffre d'affaires généré par la desserte interne et le chiffre d'affaires global ?

Monsieur le secrétaire d'État, ces questions font-elles l'objet de travaux aujourd'hui ?

Enfin, si, à l'exception de quelques détails, cette partie du texte est celle qui pose le moins de problèmes puisque, dans un contexte ouvert à la concurrence, l'autorité de régulation est un passage obligé et une mesure attendue par les acteurs du secteur, deux questions restent posées.

Peut-être les régions pourraient-elles néanmoins se voir attribuer un rôle dans la nomination d'une partie des membres de la CRAF ? Je ne vais pas jusqu'à demander qu'un membre de l'Association des régions de France siège au sein de cette instance.

De même, les pouvoirs de la CRAF n'auraient-ils pas pu être mieux calibrés pour résoudre certains litiges entre gestionnaires d'infrastructures ? Nous craignons surtout pour ses capacités d'investigation, puisqu'elle sera financée directement par le budget de l'État et non par les redevances, ce qui, vous en conviendrez, ne facilitera pas son autonomie. On parle d'un budget de 8 millions d'euros. Nous souhaiterions que ces débats vous donnent l'occasion de le confirmer, monsieur le secrétaire d'État.

M. le président. L'amendement n° 9, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa de cet article, remplacer les mots :

autorité administrative indépendante

par les mots :

autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale,

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement est très important, car il a pour objet de renforcer l'indépendance de l'ARAF, en lui attribuant la personnalité morale.

Il est lié à l'amendement que la commission a déposé à l'article 14 et qui concerne l'autonomie financière de l'ARAF. En effet, compte tenu des principes posés par la loi organique relative aux lois de finances, il ne peut être envisagé d'affecter directement à l'Autorité le produit d'une imposition si elle ne dispose pas d'une personnalité juridique distincte de l'État.

Conformément à la jurisprudence du Conseil constitutionnel, les nouveaux termes utilisés sont donc non plus ceux d'« autorité administrative indépendante », mais ceux d'« autorité publique indépendante ».

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement comprend parfaitement la réflexion de M. le rapporteur. Il considère cependant que le budget de l'État peut alimenter cette instance et que la force et la puissance d'une autorité ne sont pas liées à sa capacité de disposer éventuellement – car c'est la suite logique des choses – de ressources indépendantes. C'est pourquoi le Gouvernement n'est pas favorable à la position de la commission, tout en comprenant l'intelligence politique.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 47, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa de cet article, remplacer les mots :

concourt au

par les mots :

assure le

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Je note que l'ARAF doit avoir « force » et « puissance ». Notre amendement porte précisément sur ce thème.

Il est prévu, dans l'article 4, que l'ARAF concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles. Sur le plan terminologique, « concourir » suppose que, avec d'autres, l'on tend à un but commun, que l'on collabore avec eux à la réalisation de cet objectif. Il s'agit donc ici de participer, de prêter son concours à la réalisation du service public. Cependant, comme nous l'avons constaté à la lecture de ce projet de loi, rien n'est prévu en ce qui concerne le maintien du service public ferroviaire.

Pourtant, l'autorité de régulation n'est pas là pour faire uniquement la part belle aux nouveaux entrants au nom d'une pseudo recherche de légitimité vis-à-vis de ces derniers et d'affirmation vis-à-vis de l'opérateur historique.

Le minimum n'est pas prévu pour garantir un équilibre entre l'ouverture à la concurrence et le maintien des services publics. Or, l'autorité de régulation se doit aussi de garantir le bon fonctionnement du service public.

Notre amendement vise à montrer clairement, avec « force » et « puissance », que cette autorité n'est pas créée uniquement au profit des nouveaux entrants et à affirmer qu'elle « assure » le bon fonctionnement du service public, dans le sens où elle est chargée d'en garantir le bon fonctionnement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Prévoir que l'ARAF doit « assurer » le bon fonctionnement des services ferroviaires et non seulement y « concourir » ferait peser sur elle – vous le comprendrez, ma chère collègue – l'ensemble de la responsabilité du système ferroviaire. Or, comme vous l'avez souligné, « concourir » suppose bien l'activité d'un certain nombre d'acteurs, en vue de la réalisation d'un objectif commun.

C'est la raison pour laquelle la commission souhaite le maintien du verbe « concourir », puisque l'ARAF n'intervient que dans un domaine très particulier, à savoir le respect des règles d'égal accès au réseau, et n'a pas vocation à être responsable de l'ensemble du système ferroviaire et à assurer son bon fonctionnement. Aussi, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 47.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 71, présenté par M. Le Grand, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa de cet article, après les mots :
de transport ferroviaire
insérer les mots :
et à leur développement

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 80, présenté par M. Le Grand, est ainsi libellé :

Dans le deuxième alinéa de cet article, après les mots :

entreprises ferroviaires

insérer les mots :

, y compris l'application des règles en matière de sécurité ferroviaire,

Cet amendement n'est pas non plus soutenu.

Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 97 est présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

L'amendement n° 117 rectifié est présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet et Bécot.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Dans le deuxième alinéa de cet article, remplacer les mots :

n'entravent pas le développement

par les mots :

garantissent le bon fonctionnement

La parole est à M. Michel Teston, pour présenter l'amendement n° 97.

M. Michel Teston. Bien que nous soyons défavorables à l'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport de voyageurs, il nous semble néanmoins préférable de formuler de manière positive le rôle de l'autorité de régulation.

C'est pourquoi nous proposons que l'ARAF veille à ce que les conditions d'accès au réseau par les entreprises ferroviaires « garantissent le bon fonctionnement » de la concurrence ». Cette formulation confère à l'ARAF un rôle plus actif que passif, un rôle plus engagé dans la régulation ferroviaire.

M. le président. La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 117 rectifié.

M. Charles Revet. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Il convient de préciser qu'il n'y a pas que l'ARAF qui concourra au bon fonctionnement de la concurrence. Or, c'est ce qu'induit la tournure de phrase proposée dans ces amendements.

Le bon fonctionnement de la concurrence consiste à assurer non seulement l'accès aux capacités d'infrastructures mais aussi, notamment, le bon usage d'autres règles dont le respect peut être assuré par l'Autorité de la concurrence et non par l'ARAF.

Tout en comprenant l'esprit qui a présidé au dépôt de ces amendements, la commission ne peut qu'émettre un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 97 et 117 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n^o 40, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche, est ainsi libellé :

Compléter la seconde phrase du quatrième alinéa de cet article par les mots :

mais sans concession sur les critères de sécurité

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Par ce modeste amendement, nous allons tenter, une fois de plus, d'améliorer quelque peu le texte.

Il est indispensable que l'accès aux capacités d'infrastructures sur le réseau ne soit pas dominé uniquement par les contraintes économiques, ce que la rédaction actuelle laisse penser.

Aussi, pour être plus précis, il conviendrait d'ajouter que l'autorisation d'accès aux capacités d'infrastructures doit être délivrée sans aucune concession sur les critères de sécurité. C'est la condition permettant la garantie par l'établissement public de sécurité ferroviaire de l'homogénéité des conditions techniques et de sécurité de l'exploitation.

Il s'agit donc d'un amendement de précision, en liaison avec l'amendement n^o 41, qui sera présenté par Mireille Schurch. Il serait en effet dramatique que n'importe quelle société puisse avoir accès aux infrastructures de réseaux alors même que les conditions nécessaires pour la sécurité des personnes et des biens ne seraient pas assurées.

La sécurité n'est pas un coût comme un autre. L'autorité de régulation doit veiller à ce que les critères de sécurité tels que contrôlés par l'établissement public de sécurité ferroviaire soient pris en compte pour l'accès aux capacités d'infrastructures.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La commission a considéré que cet amendement est largement satisfait par l'amendement n^o 14 de réécriture globale de l'article 9, qui préserve l'intégralité des compétences de l'établissement public de sécurité ferroviaire, pour qu'elles soient bien distinguées de celles de l'autorité de régulation.

C'est dire l'importance que la commission attache à la sécurité. Le proclamer, c'est bien, mais l'affirmer au travers d'une nouvelle rédaction d'un article, c'est mieux. Aussi, la commission vous demande de bien vouloir retirer votre amendement, monsieur Billout.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

M. le président. Monsieur Billout, l'amendement n^o 40 est-il maintenu ?

M. Michel Billout. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n^o 40 est retiré.

L'amendement n^o 41, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du parti de gauche, est ainsi libellé :

Compléter le quatrième alinéa de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Pour ce faire, elle coopère avec l'établissement public de sécurité ferroviaire.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Bien que nous soyons défavorables à l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires, nous tentons d'améliorer ce projet de loi.

Les liens entre l'Établissement public de sécurité ferroviaire et l'ARAF doivent être précisés.

L'établissement public de sécurité ferroviaire exerce une mission générale de surveillance de la mise en œuvre des règles de sécurité sur le réseau ferré national. Il assure par des audits et des contrôles que les exigences en matière de sécurité ferroviaire sont respectées.

Cet vise à éviter une interprétation tendant à ce que l'établissement public de sécurité ferroviaire soit sous tutelle de l'autorité de régulation, ce que nous ne souhaiterions pas.

Une telle tutelle risquerait, en effet, de remettre en cause la sécurité des personnes ainsi que la sûreté des infrastructures et du matériel, dimensions fondamentales du système ferroviaire. Nous souhaitons donc spécifier qu'entre l'EPSF et l'ARAF il y a collaboration et non soumission. Une mise sous tutelle de l'EPSF risquerait de compromettre l'indépendance de cet établissement intervenant dans le domaine de la sécurité. C'est pourquoi cet amendement vise à clarifier les liens entre ces deux organismes. Mais peut-être, monsieur le rapporteur, allez-vous me dire qu'il sera totalement satisfait ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Effectivement, madame Schurch, je ferai la même remarque qu'à l'amendement précédent. En l'occurrence, vous souhaitez en plus que l'ARAF coopère avec l'EPSF, ce que nous refusons. Nous sommes partisans, pour notre part, d'une parfaite indépendance de ces deux instances, l'une s'occupant de la sécurité, l'autre de la régulation, afin d'éviter tout mélange des genres par la suite.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis.

Mme Mireille Schurch. Je retire cet amendement, monsieur le président !

M. le président. L'amendement n^o 41 est retiré.

Je mets aux voix l'article 4, modifié.

(L'article 4 est adopté.)

Article 5

I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou

juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence. Leur mandat est de six ans non renouvelable.

Le président de la commission et les six autres membres sont nommés par décret. Trois des membres autres que le président sont désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental.

À l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.

En cas de vacance de la présidence de la commission pour quelque cause que ce soit ou en cas d'empêchement constaté par le collège, les fonctions du président sont provisoirement exercées par le doyen d'âge du collège.

En cas de vacance d'un siège de membre du collège, il est procédé à son remplacement pour la durée du mandat restant à courir. Un mandat exercé pendant moins de deux ans n'est pas pris en compte pour l'application de la règle de non-renouvellement.

Les membres du collège ne peuvent être nommés au-delà de l'âge de soixante-huit ans.

Le collège ne peut délibérer que si cinq au moins de ses membres sont présents. Les avis, décisions et recommandations sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Le président a qualité pour agir en justice au nom de la commission.

II. – Pour la constitution du collège, le président est nommé pour six ans. La durée du mandat des membres désignés par les présidents des assemblées parlementaires et du Conseil économique, social et environnemental est fixée, par tirage au sort, à deux, quatre et six ans. La durée du mandat des trois autres membres est fixée par tirage au sort à deux, quatre et six ans.

M. le président. L'amendement n° 54, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Après les mots :

compétence en matière ferroviaire

rédigé comme suit la fin de la première phrase du premier alinéa du I de cet article :

, économique, sociale ou juridique

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Nous souhaitons, par cet amendement, redéfinir les critères selon lesquels sont choisis les membres de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

En effet, le texte initial de ce projet de loi prévoit, pour cette instance de régulation : « [Elle] est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence. Leur mandat est de six ans non renouvelable. »

Nous considérons, pour notre part, qu'il n'est pas pensable que les compétences sociales ne soient pas représentées, *via* les organisations syndicales, au sein de cette autorité.

En effet, la présence des représentants syndicaux est d'autant plus importante que le dernier alinéa de l'article 4 du présent projet de loi précise qu'une telle instance « est

associée à la préparation de la position française dans les négociations ou les actions de coopération internationales ».

Il s'agit également, en donnant aux représentants syndicaux une telle possibilité de présence, de donner un signe clair en faveur du dialogue social prôné par le Gouvernement.

Par ailleurs, je rappelle que les organisations syndicales sont présentes dans d'autres autorités de régulation sectorielles, comme la CRE, la Commission de régulation de l'énergie, au titre des personnalités qualifiées désignées par le Gouvernement. Nous pourrions donc nous inspirer de la composition de la CRE pour définir celle de l'ARAF.

Pour que cette autorité soit reconnue, il faut également qu'elle soit légitime. La présence de représentants syndicaux pourrait lui conférer pour partie cette légitimité.

Tel est le sens de l'amendement que nous vous soumettons.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Monsieur Billout, vous proposez que les membres de l'ARAF soient nommés uniquement « en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique, sociale ou juridique. » Vous entendez donc supprimer la condition liée à leur « expertise en matière de concurrence ».

Or l'ARAF est un organisme qui est précisément appelé à régler les problèmes de concurrence, au niveau tant juridique que social et économique. Vous comprendrez donc que la commission ait émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Même avis !

M. Michel Billout. On voit bien ce qui vous anime : tout est clair !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 98, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit la seconde phrase du deuxième alinéa du I de cet article :

Quatre des membres autres que le président sont désignés respectivement par le Président de l'Assemblée nationale, le Président du Sénat, le Président du Conseil économique, social et environnemental et l'Association des régions de France.

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Nous proposons qu'un des membres de l'ARAF soit nommé par l'Association des régions de France, et non parmi ses membres, comme certains semblent l'avoir compris. Bien entendu, si la rédaction de cet amendement posait problème, nous serions prêts à le modifier.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement nous pose effectivement un problème. Les régions sont susceptibles d'être des autorités organisatrices de transport, ce qui

est difficilement conciliable avec le fait d'être membre d'une autorité précisément chargée de réguler les transports ferroviaires.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Pour les mêmes raisons, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 98.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 10, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Supprimer le sixième aliéna du I de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. La commission souhaite supprimer la limite d'âge pour la nomination des membres du collège, dans la mesure où ceux-ci doivent d'ores et déjà répondre à de nombreuses conditions.

Il faut, tout d'abord, que ce soient des personnes d'expérience, qui respectent des règles d'incompatibilités professionnelles. Il faut, ensuite, qu'elles soient très compétentes, mais que, pour statuer en toute indépendance, elles n'aient « plus rien à attendre » dans le domaine ferroviaire. Il faut, enfin, qu'elles n'aient pas été concernées par certaines affaires du secteur dans les trois dernières années.

Le fait d'ajouter une condition d'âge à ces critères nous paraît excessif : autant rechercher le mouton à cinq pattes !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Sagesse sur l'âge !

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. Vous l'aurez compris, nous sommes en désaccord sur bien des aspects de ce projet de loi. En revanche, le sixième aliéna du I de l'article 5, selon lequel les « membres du collège ne peuvent être nommés au-delà de l'âge de soixante-huit ans », nous convenait tout à fait.

M. le président. Mais M. Grignon fait sauter cette limite d'âge. Il veut nous faire travailler jusqu'à 70 ans et plus...

Je mets aux voix l'amendement n° 10.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 5, modifié.

(L'article 5 est adopté.)

Article 6

Le président de la Commission de régulation des activités ferroviaires exerce cette fonction à plein temps. Sa fonction est incompatible avec toute activité professionnelle, tout mandat électif communal, départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Les fonctions des autres membres du collège sont incompatibles avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen et toute détention, directe ou indirecte,

d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Les membres du collège ne prennent, à titre personnel, aucune position publique sur des sujets relevant de la compétence de la commission.

Sans préjudice de la possibilité pour tout membre du collège de se déporter dans toute affaire dans laquelle il l'estimerait nécessaire, aucun membre ne peut délibérer dans une affaire dans laquelle il a ou a eu un intérêt au cours des trois années précédant la délibération ; cette exclusion s'applique également lorsqu'au cours de la même période, un membre a détenu un mandat ou exercé des fonctions de direction, de conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale ayant eu intérêt à cette affaire.

Les membres du collège ne sont pas révocables, sous réserve des dispositions suivantes :

1° Tout membre qui ne respecte pas les règles d'incompatibilité prévues au présent article est déclaré, après consultation du collège, démissionnaire d'office par décret ;

2° Il peut être mis fin aux fonctions d'un membre en cas d'empêchement constaté par le collège, dans les conditions prévues par le règlement intérieur de la commission ;

3° Il peut également être mis fin aux fonctions d'un membre en cas de manquement grave à ses obligations par décret pris sur proposition du collège.

Le président de la commission prend les mesures appropriées pour assurer le respect des obligations définies au présent article.

M. le président. L'amendement n° 118 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles et Mmes Rozier et Henneron, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Le collège est assisté par un rapporteur général qui désigne pour l'examen de chaque affaire un ou plusieurs rapporteurs.

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Le présent projet de loi ne prévoit pas les conditions dans lesquelles le collège de l'ARAF, dans sa mission de censeur, peut être assisté par un rapporteur chargé de l'instruction des dossiers. C'est pourquoi, à l'instar de ce qui est prévu pour l'Autorité de la concurrence notamment, il est proposé de nommer un rapporteur général.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La commission souhaite connaître l'avis du Gouvernement sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement comprend bien la préoccupation de M. Revet, mais, je le sais, les membres de la Haute Assemblée ont toujours à cœur de ne pas trop charger les lois. La disposition proposée relève véritablement du règlement intérieur de l'ARAF. Nous pouvons, me semble-t-il, faire confiance à cette autorité pour définir l'organisation qui lui permettra de travailler au mieux.

Aussi, je vous demande, monsieur Revet, de bien vouloir retirer cet amendement. Mais sachez que nous ne manquons pas, bien évidemment, de faire part de votre demande

à l'ARAF – si, du moins, elle est finalement créée –, au moment où elle se penchera sur l'élaboration de son règlement intérieur.

M. Charles Revet. Dans ces conditions, je retire cet amendement, monsieur le président !

M. le président. L'amendement n° 118 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 6.

(*L'article 6 est adopté.*)

Article 7

Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, la Commission de régulation des activités ferroviaires précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées à l'article 4, les règles concernant :

1° Les conditions de raccordement au réseau ferroviaire ;

2° Les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation ;

3° Les périmètres de chacune des activités comptablement séparées, désignées aux II et III de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus, les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.

Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans les deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au *Journal officiel* de la République française.

M. le président. Je suis saisi de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 55, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Republicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Cet article investit l'Autorité de régulation des activités ferroviaires d'un pouvoir réglementaire supplétif s'appliquant aux règles concernant les conditions de raccordement au réseau ferroviaire, les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation, ainsi que les périmètres de chacune des activités comptablement séparées, désignées aux II et III de l'article 17-1 nouveau de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Ce pouvoir réglementaire est soumis à homologation par le ministre chargé des transports.

Dans votre rapport, monsieur Grignon, vous vous appuyez sur l'existence d'un tel pouvoir réglementaire dans les autorités de régulation sectorielles déjà existantes pour justifier cette prérogative confiée à l'ARAF. Ce pouvoir, selon vous, n'est pas inconstitutionnel puisqu'il sera limité.

À vous lire, le pouvoir réglementaire sera, d'une part, « limité par le haut » : le législateur ou le ministre pourront énoncer « de façon très précise les dispositions qui contraignent l'ARAF, de telle sorte que celle-ci ne dispose pas de marge d'interprétation ». Mais rien ne laisse entendre que

telle sera la volonté du législateur ou de l'autorité administrative, puisque tout est fait, bien au contraire, pour renforcer les pouvoirs de cette dernière.

Ce pouvoir réglementaire sera, d'autre part, limité « par la nature même des actes édictés » puisqu'il s'agit non pas de réformations de décisions individuelles, mais de dispositions à caractère impersonnel et général. Or, dans un cas comme dans l'autre, ce pouvoir restera exorbitant.

Vous ajoutez : « Enfin, le pouvoir d'homologation du ministre constitue une autre limitation aux attributions de l'ARAF. Il permet d'éviter tout risque d'incohérences entre les décisions de l'ARAF et les dispositions législatives et réglementaires qu'il revient de préciser. »

Pourtant, aux yeux des sénateurs du groupe CRC-SPG, l'homologation du ministre telle qu'elle est conçue n'est pas satisfaisante.

En effet, il est précisé dans cet article que non seulement l'homologation est réputée accordée en cas d'absence de réponse au bout de deux mois, mais également que le refus d'homologation du ministre doit être justifié.

Selon nous, une telle disposition n'est pas conforme à l'esprit des exigences posées par le Conseil constitutionnel en 1986 pour reconnaître la constitutionnalité de ce pouvoir réglementaire.

En effet, le Conseil constitutionnel exige un contrôle ministériel sur les règlements de l'autorité concernée. Certes, cette homologation existe, mais le fait de contraindre le ministre à motiver son refus d'homologation ou de considérer cette homologation comme acquise en cas de silence semble disproportionné et peu respectueux de l'esprit de subordination implicitement exposé par cette restriction du Conseil constitutionnel.

Monsieur le rapporteur, vous prenez modèle sur le pouvoir réglementaire confié à l'ARCEP, l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes. Or le code des postes et des communications électroniques précise que celui-ci est systématiquement soumis à homologation. De plus, en cas de refus de cette homologation, il n'est pas stipulé dans ce code que le ministre doive s'en expliquer.

Cela nous semble bien naturel, car c'est le ministre qui porte la responsabilité politique de la réglementation de secteur. Il n'a donc pas à s'en expliquer auprès de l'autorité de régulation, qui, elle, est illégitime et irresponsable.

Pourtant, l'ensemble des articles du présent titre créant cette nouvelle autorité la dotent de pouvoirs étendus en matière de définition des règles du jeu du marché, pouvoirs allant jusqu'au contrôle de leur application et comprenant la capacité de sanction.

Le cumul des pouvoirs ainsi confiés à l'ARAF fait d'elle, plus qu'un arbitre, un véritable « chef d'orchestre » de la régulation du marché, puisqu'elle est en mesure d'intervenir, par ses propositions et par ses décisions, sur les relations entre les différents opérateurs.

Le ministre chargé des transports est ainsi dépossédé de son pouvoir réglementaire dans des matières qui relèvent pourtant de la planification que le Gouvernement doit mettre en œuvre.

Vouloir faire du ministre un « instrument » de l'ARAF, en lui demandant de justifier ses choix devant elle, est contraire aux principes selon lesquels l'État organise le service public de transport et contrôle la mise en œuvre de la politique de

transport qu'il définit. Cette exigence de maîtrise publique est, à ce titre, renforcée par les principes posés par le Grenelle de l'environnement.

Sur le fond, nous considérons donc que les pouvoirs octroyés aux nouvelles autorités de régulation restent exorbitants et que le pouvoir réglementaire ne peut être délégué à des autorités dites « indépendantes » alors même que ces compétences relèvent des pouvoirs publics dans le cadre de l'exercice des missions de service public.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 99 est présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

L'amendement n° 119 rectifié est présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles, Mme Rozier, M. Le Grand et Mme Henneron.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Dans le troisième alinéa (2°) de cet article, après le mot :

conditions

insérer le mot :

économiques,

II. – Après le même alinéa, insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Les conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et leurs conditions d'utilisation ;

III. – Dans la première phrase du dernier alinéa, remplacer le mot :

homologation

par le mot :

avis

IV. – Remplacer les trois dernières phrases du dernier alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

L'absence d'avis dans ce délai vaut avis positif. Les règles adoptées par la Commission sont publiées au *Journal officiel* de la République française.

La parole est à M. Michel Teston, pour présenter l'amendement n° 99.

M. Michel Teston. À partir du moment où une autorité de régulation est créée, il nous paraît nécessaire de définir précisément ses prérogatives.

Tout d'abord, il convient d'ajouter au pouvoir réglementaire de l'ARAF l'examen des conditions économiques de l'accès au réseau et de l'utilisation des installations constituant des facilités essentielles. Le terme « économiques » que nous souhaitons insérer doit permettre d'insister sur la responsabilité économique qui incombe à l'utilisateur du réseau et sur la cohérence des dispositions économiques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires avec leurs contraintes économiques.

Ensuite, pour garantir le bon fonctionnement de la concurrence, le régulateur doit pouvoir statuer sur certaines prestations associées aux sillons, comme les garages, le remisage, l'entretien, le préchauffage, l'accès en gare ou encore l'information, afin de pouvoir statuer sur les facilités essentielles définies à l'alinéa 4 de l'article 4.

Enfin, pour renforcer l'autonomie de l'ARAF, nous proposons de lui permettre d'adopter des règles obligatoires sur la base d'un avis simple du ministre et non dans le cadre d'une homologation.

M. le président. La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 119 rectifié.

M. Charles Revet. Il est défendu, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 11 rectifié, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après le troisième alinéa (2°) de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

2°*bis* Les conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et leurs conditions d'utilisation ;

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Pour garantir le bon fonctionnement de la concurrence, le régulateur doit pouvoir préciser certains textes sur les prestations associées aux sillons : garage, remisage, entretien, préchauffage, accès en gare, information.

L'expérience prouve en effet que l'ouverture effective du transport ferroviaire ne saurait se limiter à l'accès au réseau *stricto sensu*.

M. le président. Le sous-amendement n° 145, présenté par M. Maurey et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

Après les mots :

facilités essentielles

supprimer la fin du second alinéa de l'amendement n° 11 rectifié

La parole est à M. Hervé Maurey.

M. Hervé Maurey. L'amendement de M. Grignon va dans le bon sens.

Il semble opportun que la future autorité de régulation puisse préciser les conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles, et vérifier, conformément à l'article 4, que le fournisseur n'a pas de comportement discriminatoire. En revanche, la détermination des conditions d'utilisation de ces services pourrait être déterminée par le fournisseur.

Il est donc proposé, par ce sous-amendement, de conserver à l'ARAF la mission de préciser les règles concernant les conditions d'accès aux services présentant le caractère de facilités essentielles, mais de ne pas lui donner de mission s'agissant des conditions d'utilisation de ces services.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. S'agissant de l'amendement n° 55, les pouvoirs de précision des textes conférés à l'Autorité de régulation sont modestes, puisqu'ils sont triplement encadrés : par le haut, car ils doivent respecter les textes existants ; par le bas, puisque les pouvoirs de l'ARAF ne portent pas ici sur des décisions individuelles ; enfin, et surtout, par le droit de veto conféré au ministre à travers son pouvoir d'homologation.

La commission a donc émis un avis défavorable.

Les amendements nos 99 et 119 rectifié tendent à retirer au ministre son pouvoir d'homologation prévu à l'article 7 pour le remplacer par un simple avis.

Tout en étant d'une façon générale très favorable au renforcement de l'Autorité de régulation, il me semble important de ne pas la laisser seule lorsqu'il s'agit de lui accorder un pouvoir normatif impersonnel et général, c'est-à-dire une forme de pouvoir réglementaire. La procédure d'homologation prévue à l'article 7 me semble être le garant d'une bonne organisation dans le partage des rôles entre le Gouvernement et la nouvelle Autorité.

Aussi, la commission a émis un avis défavorable.

Elle est également très réservée s'agissant du sous-amendement n° 145, car elle estime important de préciser quelles sont les prestations offertes aux différents opérateurs qui devront s'adresser, en particulier, à l'opérateur historique.

L'avis est donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est défavorable aux amendements n°s 55, 99 et 119 rectifié.

Il est en revanche favorable à l'amendement n° 11 rectifié et, par voie de conséquence, défavorable au sous-amendement n° 145, même si je comprends les motivations de M. Maurey. La rédaction de la commission me semble en effet plus efficace.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 55.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je vais mettre aux voix les amendements identiques n°s 99 et 119 rectifié.

M. Charles Revet. Monsieur le président, je retire l'amendement n° 119 rectifié.

M. le président. L'amendement n° 119 rectifié est retiré.

Je mets donc aux voix l'amendement n° 99.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 145.

M. Hervé Maurey. Je le retire, monsieur le président !

M. le président. Le sous-amendement n° 145 est retiré.

Je mets donc aux voix l'amendement n° 11 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7, modifié.

(L'article 7 est adopté.)

Article 8

I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires se prononce, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, sur le caractère accessoire des services de transport intérieur de voyageurs effectués à l'occasion d'un service international afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente de s'opposer à la création d'un service de desserte intérieure ou de le limiter, conformément à l'article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.

Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces services de transports intérieurs, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire d'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat afin

de permettre à l'autorité organisatrice compétente, le cas échéant, de s'opposer à la création d'un service de desserte intérieure ou de le limiter, conformément à l'article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.

II. – La commission est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'utilisation de l'infrastructure avec un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire. Les tarifs négociés sont transmis à la commission qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions des deuxième et quatrième alinéas de l'article 4.

III. – La commission autorise l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus au VII de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.

IV. – La commission approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence, les règles de la séparation comptable prévue à l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus, les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposés par les opérateurs. Elle veille à ce que ces règles, périmètres, et principes ne permettent aucune discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.

V. – La commission émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau tels qu'ils résultent notamment de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau des transports ferroviaires et des dispositions prises pour son application.

Lorsque, notamment en application d'une convention de délégation de service public prévue aux articles 1-1 et 1-2 de la loi du 13 février 1997 mentionnée ci-dessus, les redevances sont fixées conformément à des dispositions tarifaires sur l'application desquelles la commission s'est déjà prononcée dans les conditions et selon les modalités prévues à l'alinéa précédent, l'avis visé à cet alinéa est réputé obtenu.

VI. – À la demande de l'autorité administrative compétente, la commission émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à qui l'exploitation en est confiée sans mise en concurrence préalable. Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret en Conseil d'État.

VII. – La commission est consultée sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferroviaire, à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire.

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 12, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit le I de cet article :

I. – Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires vérifie, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré afin

de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures, conformément à l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée.

Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces dessertes intérieures, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou le cas échéant, d'interdire ces dessertes intérieures, conformément au même article 17-2.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Par coordination avec l'amendement adopté à l'article 1^{er}, il s'agit de bien rappeler que les autorités nationales ne peuvent pas « interdire » une desserte, mais juste « limiter » un service de cabotage intérieur.

M. le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 100 est présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

L'amendement n° 120 rectifié est présenté par MM. Revet, Detchevery, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles, Mme Rozier, M. Le Grand et Mme Henneron.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Dans le premier alinéa du I de cet article, après les mots :

à la demande de l'autorité administrative compétente
insérer les mots :

, du gestionnaire du réseau ferré national

La parole est à M. Michel Teston, pour présenter l'amendement n° 100.

M. Michel Teston. À la lecture de l'exposé de motifs de l'article 8, vous constaterez que le Gouvernement fait référence à trois acteurs concernés : le Gouvernement, le gestionnaire du réseau ferré national, à savoir RFF, même s'il n'est pas explicitement cité, et l'utilisateur des sillons.

Ainsi, l'ARAF est saisie des négociations entre un gestionnaire et un demandeur de sillons sur les propositions de tarifs. Ou encore, elle s'assure de la séparation comptable entre les activités de gestionnaire d'infrastructure et celles des services de transports.

Cependant, la possibilité ouverte par l'article 8, dans sa rédaction actuelle, de saisir l'ARAF ne se limite qu'à deux de ces acteurs : l'autorité de régulation des activités ferroviaires se prononce, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées. Nulle mention n'est faite du gestionnaire du réseau ferré national concerné, c'est-à-dire RFF.

L'adoption de notre amendement permettrait de résoudre ce problème.

M. le président. La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 120 rectifié.

M. Charles Revet. Il apparaît légitime que RFF, propriétaire du réseau au nom de l'État, puisse intervenir et saisir l'ARAF.

On ne comprend pas très bien comment le gestionnaire d'infrastructure peut négocier des tarifs qui sont réglementés. Dans le contexte du droit public, une personne publique ne saurait renoncer aux recettes qui sont les siennes.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 100 et 120 rectifié ?

M. Francis Grignon, rapporteur. C'est bien aux autorités organisatrices des différents transports ferroviaires qu'il revient de faire respecter les limitations au cabotage du transport de voyageurs prévues par la directive 2001/14/CE et transposées par le I de l'article 8 du projet de loi. Ce n'est pas du tout la fonction de RFF.

L'avis de la commission est donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces trois amendements ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 12 et défavorable aux amendements identiques n°s 100 et 120 rectifié.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, les amendements identiques n°s 100 et 120 rectifié n'ont plus d'objet.

L'amendement n° 127 rectifié, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Compléter le III de cet article par une phrase ainsi rédigée :

À la demande des parties, elle émet un avis sur les accords-cadres prévus au VI de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 précitée, notamment sur leur volet tarifaire.

Cet amendement n'est pas soutenu.

Je suis saisi de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 13 rectifié, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après le V de cet article, insérer un paragraphe ainsi rédigé :

V bis. – L'autorité émet un avis motivé sur le document de référence du réseau dans un délai de deux mois suivant sa publication. Les modifications, qui au vu de cet avis sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation, sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement vise à conforter le rôle de promoteur économique, et pas seulement celui de « gendarme », conféré à la nouvelle Autorité. C'est l'un des aspects du renforcement de l'ARAF souhaité par la commission des affaires économiques.

À cette fin, il est prévu de lui donner un pouvoir d'avis sur le document de référence du réseau. En effet, certaines des composantes de ce document lui confèrent un rôle central d'orientation économique du système ferroviaire. Le document de référence du réseau, le DRR, est véritablement la « règle du jeu » pour les entreprises ferroviaires.

Il ne faudrait pas que l'avis de l'ARAF donné sur le résultat final alourdisse trop la procédure, d'où le délai de deux mois proposé pour que l'ARAF se prononce entre la rédaction du projet de DRR et sa publication.

Il ne faudrait pas non plus que les éventuelles modifications induites par l'avis de l'ARAF obligent à procéder une nouvelle fois à l'ensemble des consultations car, alors, les délais ne pourraient pas être tenus pour que le DRR soit publié avant le début du service ferroviaire annuel auquel il s'applique. D'où la dernière phrase de l'amendement proposé par la commission.

M. le président. L'amendement n° 35 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Maurey, Billard, Bourdin, Cornu, Détraigne et Doligé, Mme Férat, MM. de Montgolfier, Poniatowski, Bordier, P. André, Etienne, Gaillard et Lefèvre et Mmes N. Goulet et Rozier, est ainsi libellé :

Après la première phrase du VI de cet article, insérer une phrase ainsi rédigée :

Elle se prononce en particulier sur l'équité des politiques tarifaires.

La parole est à M. Hervé Maurey.

M. Hervé Maurey. Le VI de l'article 8 donne à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires le pouvoir d'émettre un avis sur les tarifs de transport de voyageurs. Par cet amendement, il s'agit de permettre à cette instance de se prononcer sur l'équité des tarifs proposés.

En effet, et c'est une situation que l'on observe dans l'ensemble des départements limitrophes, dès que l'on quitte l'Île-de-France, on se heurte à un mur tarifaire. Il existe aujourd'hui un écart particulièrement élevé entre les tarifs des transports ferroviaires de voyageurs applicable en Île-de-France et ceux qui sont en vigueur à quelques kilomètres des limites administratives de cette région. Cet écart est parfois supérieur à 200 % pour des distances supplémentaires dérisoires. Ainsi, dans mon département, si on descend à Bueil ou à Vernon, on paie 210 % à 215 % plus cher que dans la commune située à quelques kilomètres de là.

Cet amendement permettrait d'éviter cette situation qui pénalise considérablement les habitants des départements limitrophes de l'Île-de-France et, par là même, les territoires concernés.

J'ajoute que cet amendement a été signé par la quasi-totalité des sénateurs des départements limitrophes de l'Île-de-France, tous groupes confondus, et qu'il a reçu un avis favorable de la commission, à l'unanimité moins deux voix.

M. le président. L'amendement n° 39, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe communiste, républicain, citoyen et des sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Après la première phrase du VI de cet article, insérer deux phrases ainsi rédigées :

Elle veille à l'existence d'un socle commun de tarification applicable à l'ensemble du territoire et de nature à permettre une égalité d'accessibilité aux voyageurs. Elle veille au respect, à ce titre, des tarifications sociales et de la loi sur le handicap.

La parole est à Mme Odette Terrade.

Mme Odette Terrade. La tarification pose des questions relatives à l'égalité de traitement des citoyens sur tout le territoire. Une cohérence nationale doit être définie pour

que, sur le plan régional, des mesures tarifaires spécifiques soient décidées par les autorités organisatrices des transports.

En concertation avec ces autorités organisatrices, un socle commun de tarification doit être défini, qui veille à l'application de la loi sur le handicap et des tarifications sociales. La tarification régionale reposera ainsi sur une logique nationale prédéfinie, avec une modulation tenant compte des spécificités régionales et des éléments de proximité.

Telles sont les raisons qui ont motivé le dépôt de cet amendement par les membres du groupe CRC-SPG.

M. le président. L'amendement n° 65 rectifié *quater*, présenté par MM. Haenel, Beaumont, Cointat, Frassa, Trucy, Bécot, Bernard-Reymond et Brayé, Mme Bruguière, MM. Carle, Couderc, Detcheverry, Doublet, Dufaut, Ferrand, Gaillard, Garrec, Guerry, Houel et Huré, Mme Keller, M. Laménie, Mme Lamure, MM. Lardeux, Laurent, Lefèvre, Legendre, du Quart, Martin, Mayet et Milon, Mme Papon, MM. Pierre, Pinton et Pointereau, Mme Sittler, M. Trillard, Mme Tröndle et M. Doligé, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – L'autorité de régulation des activités ferroviaires rend un avis sur le document de référence du réseau et sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national. Cet avis tient compte en particulier des principes et règles de tarification applicables sur ce réseau tels qu'ils résultent notamment de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 et des dispositions prises pour son application, ainsi que des conditions de la concurrence vis-à-vis des autres modes de transport et du développement des services de transport ferroviaire au bénéfice de leurs usagers et clients.

La parole est à M. Hubert Haenel.

M. Hubert Haenel. Cet amendement s'inscrit dans le droit fil de ce que j'ai préconisé dans un récent rapport sur l'organisation ferroviaire : le document de référence du réseau n'est pas seulement un document technique, il fixe véritablement les règles du jeu du transport ferroviaire.

L'ARAF se distinguera des autres régulateurs sectoriels en ce qu'elle interviendra dans un domaine qui n'est qu'une partie du secteur économique concerné, les transports. Il convient donc de prévoir qu'elle intégrera dans ses réflexions une approche intermodale.

L'ARAF a deux missions : non seulement veiller à l'absence de discrimination entre les différents acteurs, mais aussi favoriser la croissance globale des trafics.

Il convient donc de rappeler ces deux objectifs que poursuit l'ARAF lorsque sont détaillées ses missions et, en particulier, cette fonction de régulation essentielle qu'est le contrôle des tarifs d'accès au réseau.

Enfin, l'ARAF sera garante du « bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire », comme le rappelle l'article 4 du présent projet de loi. À cet égard, il me paraît donc important qu'elle se prononce non pas seulement sur les tarifs d'accès au réseau, mais également sur l'ensemble des règles d'accès, récapitulées au sein du document de référence du réseau. Pour être peu connu du public, certes, il n'en constitue pas moins un élément essentiel dans le fonctionnement de RFF et de la SNCF. À l'avenir, l'ARAF sera la clé de voûte du système.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n^{os} 35 rectifié *quinquies*, 39 et 65 rectifié *quater* ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Sur les amendements n^{os} 35 rectifié *quinquies* et 39, la commission des affaires économiques a procédé à un vote et a émis un avis favorable.

Concernant l'amendement n^o 65 rectifié *quater*, nous pensons, vous le savez, monsieur Haenel, qu'il revient à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires de rendre un avis sur le document de référence du réseau. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé à la commission un amendement n^o 13 rectifié instituant cet avis. Cette idée m'a d'ailleurs précisément été inspirée par la lecture de votre premier rapport au Premier ministre.

Toutefois, compte tenu de la très grande hétérogénéité des éléments qui composent ce document – je parle non pas de votre rapport mais du document de référence du réseau bien évidemment –, la commission des affaires économiques a estimé qu'il était préférable de laisser l'ARAF libre de se prononcer sur les aspects du document de référence du réseau qu'elle estimera dignes d'intérêt et d'observations de sa part.

Or le présent amendement restreint et encadre ce pouvoir d'appréciation consultatif. C'est pourquoi nous proposons d'en rester à la rédaction de l'amendement n^o 13 rectifié. Puisque nous considérons que votre amendement est en partie déjà satisfaisant, nous vous demandons, mon cher collègue, de bien vouloir le retirer, faute de quoi l'avis serait différent... (*Sourires.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cette série d'amendements ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Sur l'amendement n^o 13 rectifié, le Gouvernement émet un avis favorable.

En ce qui concerne l'amendement n^o 35 rectifié *quinquies*, nous ne sommes pas d'accord. L'équité des politiques tarifaires est, certes, un très bel objectif, mais il revient quand même aux différentes autorités d'exercer leurs compétences. On pourrait très bien se retrouver dans la situation tout à fait incroyable où la CRAF rendrait un avis négatif sur des tarifs parfaitement légaux adoptés par les collectivités territoriales !

En outre, si nous ne pouvons qu'adhérer à cette très belle notion d'équité, il n'en demeure pas moins qu'elle est dépourvue de définition. Par conséquent, le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement n^o 35 rectifié *quinquies*.

Il en est de même pour l'amendement n^o 39 : il n'est pas du rôle de la CRAF de veiller à l'existence d'un socle de tarification. On sortirait là du champ des compétences.

Quant à l'amendement n^o 65 rectifié *quater*, si je comprends parfaitement M. Haenel, je me dois de lui rappeler que cet aspect est complètement réglé par l'amendement n^o 13 rectifié. Aussi, je propose à M. Haenel de retirer son amendement, puisqu'il a déjà obtenu satisfaction.

M. le président. Monsieur Haenel, maintenez-vous l'amendement n^o 65 rectifié *quater* ?

M. Hubert Haenel. Si j'ai bien compris M. le rapporteur et M. le secrétaire d'État, ils estiment – me semble-t-il, à juste titre – que mon amendement est totalement ou en partie satisfait par l'amendement n^o 13 rectifié.

Ce que nous allons décider vaut interprétation : ce que M. le rapporteur a dit, c'est que la CRAF aura la possibilité de veiller à un certain nombre de points qui sont contenus dans mon amendement et qu'elle pourra même aller au-delà. Si j'ai bien compris, vous estimez qu'il ne faut pas limiter les compétences que l'ARAF pourrait s'octroyer et qu'elle pourrait même décider d'aller au-delà de ce que je préconise. Si tels sont bien la lettre et l'esprit de l'amendement n^o 13 rectifié, je retirerai mon amendement. Pouvez-vous me le confirmer, monsieur le rapporteur ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Je le confirme !

M. Hubert Haenel. Dans ces conditions, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n^o 65 rectifié *quater* est retiré.

La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. Je souhaite dire quelques mots sur l'amendement n^o 35 rectifié *quinquies*, qui fait partie des amendements sur lesquels nous allons nous prononcer dans un instant.

Cet amendement vise à permettre à la future autorité de régulation d'émettre un avis sur les politiques tarifaires de la SNCF. Je dis bien « les politiques tarifaires ». En effet, à titre d'exemple, des personnes habitant à quelques kilomètres des limites de la région d'Île-de-France et travaillant à Paris doivent acquitter des abonnements avec un surcoût très important par rapport aux personnes vivant en Île-de-France.

M. Hervé Maurey a souligné, à juste titre, que la question se pose pour des habitants de l'Eure. M. Jean-Pierre Sueur m'a signalé que le Loiret est également concerné, et qu'il est lui aussi très attentif à l'émergence d'une solution équitable. Je suis persuadé que l'on pourrait citer d'autres exemples. Mon groupe est donc favorable à l'adoption de cet amendement n^o 35 rectifié *quinquies*.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Sur cette question des délimitations posée par l'amendement de M. Maurey, je comprends très bien ce que dit M. Teston. C'est un problème fixé par la loi.

Aujourd'hui, il est vrai que – et c'est pourquoi une réflexion est engagée à la demande du Président de la République par Christian Blanc sur ce que peut être le Grand Paris – ces limites posent question et sont peut-être d'un autre temps.

Il s'agit d'un débat qui a lieu partout. Je crois qu'il revient non à la CRAF mais à la loi de régler ce problème. Si la réflexion entamée par M. Christian Blanc débouche sur des projets de loi définissant de nouvelles règles d'organisation de la grande Île-de-France, il faudra alors, naturellement, tenir compte d'une évolution des populations, fabriquée par l'histoire, la géographie et l'activité économique, que nous connaissons.

Mais insérer cet amendement dans ce texte constituerait vraiment un cavalier législatif.

En outre, il subsiste bien des incertitudes sur la ligne à suivre. Je demande donc à M. Maurey de bien vouloir surmonter son impatience, que je comprends. Je veux qu'il sache que le Gouvernement proposera rapidement des solutions.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 35 rectifié *quinquies*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents

Je mets aux voix l'amendement n° 39.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 64 rectifié *quater*, présenté par MM. Haenel, Beaumont, Cointat, Frassa, Trucy, Bécot, Bernard-Reymond et Braye, Mme Bruguière, MM. Carle, Couderc, Detcheverry, Doublet, Dufaut, Ferrand, Gaillard, Garrec, Guerry, Houel et Huré, Mme Keller, M. Laménié, Mme Lamure, MM. Lardeux, Laurent, Lefèvre, Legendre, du Luart, Martin, Mayet et Milon, Mme Papon, MM. Pierre, Pinton et Pointereau, Mme Sittler, M. Trillard, Mme Troendle et M. Doligé, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – L'autorité de régulation des activités ferroviaires approuve le programme d'investissements élaboré chaque année par le gestionnaire d'infrastructure et veille à la réalisation des investissements nécessaires à la régénération et au bon développement des réseaux et à leur accès transparent et non discriminatoire.

L'autorité de régulation des activités ferroviaires ne peut refuser d'approuver le programme annuel d'investissements que pour des motifs tirés des missions qui lui ont été confiées par la loi.

La parole est à M. Hubert Haenel.

M. Hubert Haenel. La CRAF, ou ARAF, est tenue par le présent projet loi de veiller au bon fonctionnement du service public et de s'assurer de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructures, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques.

Ces missions de la CRAF sont essentielles au bon fonctionnement du système ferroviaire et devraient permettre de contribuer au développement de la qualité des sillons mis à la disposition des entreprises ferroviaires.

Aussi, afin de pouvoir remplir ces missions, il est proposé qu'à l'instar de la CRE et de l'ARCEP, qui régulent également des activités de réseaux, la CRAF puisse approuver chaque année le programme d'investissements prévus sur le réseau ferré national.

L'approbation du programme d'investissements paraît d'autant plus importante que le gestionnaire du réseau ferré national est en situation de quasi-monopole en France. Cet amendement est en cohérence avec l'amendement défendu à l'article 2.

M. le président. L'amendement n° 123, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – La Commission approuve le programme d'investissements élaboré chaque année par le gestionnaire d'infrastructure et veille à la réalisation des investissements nécessaires à la régénération et au bon développement des réseaux et à leur accès transparent et non discriminatoire.

La Commission ne peut refuser d'approuver le programme annuel d'investissements que pour des motifs tirés des missions qui lui ont été confiées par la loi.

Cet amendement n'est pas soutenu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 64 rectifié *quater* ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Il semble qu'il existe une contradiction entre, d'une part, le fait d'approuver le programme d'investissements sur le réseau et, d'autre part, le fait que l'autorité de régulation doive fonder cette approbation sur les missions qui lui sont confiées par la loi, comme le prévoit le présent amendement.

En effet, ces missions portant essentiellement sur l'accès équitable et non discriminatoire au réseau, elles n'ont que très peu de rapport avec le niveau d'investissements réalisés puisque ces investissements ou ces « non-investissements » concernent tous les opérateurs de la même façon.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 64 rectifié *quater* ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 64 rectifié *quater*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 8, modifié.

(L'article 8 est adopté.)

Article 9

I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires se prononce sur toute réclamation, présentée par une entreprise ferroviaire, un opérateur de transport combiné, une autorité publique organisant un service de transport ferroviaire, un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire ou tout demandeur d'autorisation de sécurité s'estimant victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire, en particulier :

1° Au contenu du document de référence du réseau ;

2° À la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et aux décisions afférentes ;

3° Au système de tarification, ainsi qu'au niveau et à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure empruntée ;

4° À l'exercice du droit d'accès au réseau, y compris la délivrance des autorisations en matière de sécurité ferroviaire ;

5° À la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services ;

6° À l'exécution des accords-cadres mentionnés aux VI et VII de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982

mentionnée ci-dessus ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;

7° À la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.

Sa décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire pour le règlement du différend, la commission fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel* de la République française, sous réserve des secrets protégés par la loi.

En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, la commission peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

II. – Les décisions prises par la commission au titre du présent article sont susceptibles de recours en annulation ou en réformation dans un délai d'un mois à compter de leur notification. Ces recours relèvent de la compétence de la cour d'appel de Paris.

Le recours n'est pas suspensif. Toutefois, le sursis à exécution de la décision peut être ordonné par le juge, si celle-ci est susceptible d'entraîner des conséquences manifestement excessives ou s'il est survenu, postérieurement à sa notification, des faits nouveaux d'une exceptionnelle gravité.

Le pourvoi en cassation formé, le cas échéant, contre l'arrêt de la cour d'appel est exercé dans le délai d'un mois suivant la notification ou la signification de cet arrêt.

M. le président. Je suis saisi de huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 56, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Odette Terrade.

Mme Odette Terrade. Par cet amendement de suppression, notre groupe souhaite, une fois de plus, s'opposer aux pouvoirs exorbitants confiés à l'autorité de régulation en termes de traitement des litiges.

En effet, le traitement des litiges devient une mission essentielle de la commission, jusqu'à présent confiée au ministre chargé des transports, et ajoute un pouvoir de réformation des décisions.

L'autorité de régulation peut donc être saisie de toute réclamation sur des sujets entrant dans son domaine de compétence et afférent à ses missions définies à l'article précédent.

Dans le rapport, vous reconnaissez que la rédaction de l'article 9 va plus loin que l'obligation communautaire, qui prévoit que l'instance de régulation des activités ferroviaires doit avant tout garantir, au travers du règlement des litiges, que l'accès au secteur s'effectue de façon équitable et non discriminatoire. Cet article ouvre également la procédure à tout préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire. Ainsi, une large latitude d'appréciation est confiée à la CRAF.

De plus, comme vous le soulignez dans le rapport, cet article soulève certaines difficultés, notamment en ce qui concerne le lien entre l'autorité de régulation et l'établissement de sécurité ferroviaire, l'EPSF. En effet, l'autorité de régulation sera compétente pour « apprécier, à l'appui d'un litige, si l'EPSF, a bien appliqué la réglementation en matière de sécurité ».

Or, comme vous le faites parfaitement remarquer, – et cela justifie votre amendement de réécriture de l'article –, l'EPSF est une autorité chargée d'une mission régalienne, qui plus est dans le domaine sensible de la sécurité.

On se retrouve donc dans un cas de figure où l'on confie à l'autorité de régulation, en charge, je le rappelle, d'organiser des conditions favorables aux nouveaux entrants, des pouvoirs régaliens de sécurité.

Nous considérons qu'il s'agit là d'une dérive particulièrement grave, qui risque de faire peser des risques importants sur l'application de la réglementation en termes de sécurité. En effet, il est fort à craindre que cette réglementation ne soit appréciée *a minima* afin de ne pas enfreindre la compétitivité des opérateurs ferroviaires, comme les amendements de nos collègues Legrand et Nègre le confirment en indiquant très clairement que l'application des règlements de sécurité peut faire naître une discrimination entre les différents opérateurs. Nous sommes absolument opposés à une telle conception, qui fait passer les principes de concurrence libre et non faussée devant les impératifs de sécurité !

Nous sommes donc tout à fait opposés à cette mise sous tutelle de l'EPSF, y compris par la rédaction prévue par l'amendement de la commission.

En outre, il apparaît incohérent que l'autorité de régulation ait à se prononcer sur les discriminations pouvant résulter des tarifications ferroviaires, et ce alors même qu'elle est amenée, par l'article précédent, à participer à sa définition.

Par ailleurs, l'autorité de régulation est habilitée à substituer sa décision à celle de l'auteur de l'acte en cause. Elle peut ainsi enjoindre l'adoption de nouvelles conditions financières, mesure assortie, le cas échéant, d'astreintes financières. Même si cette possibilité est confiée à d'autres autorités de régulation, nous continuons de considérer qu'il s'agit de pouvoirs trop importants qui doivent rester du ressort de la puissance publique.

Mettre dans les mains d'une autorité administrative irresponsable et illégitime des pouvoirs quasi juridictionnels ne permet pas de garantir la séparation entre juge et partie : lui confier à la fois le pouvoir réglementaire, le pouvoir de décision et le pouvoir juridictionnel contrevient en tout au principe de séparation des pouvoirs.

Pour toutes ces raisons, nous demandons la suppression de l'article 9.

M. le président. L'amendement n° 14, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit cet article :

I. – Toute personne s'estimant victime de la part de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de toute autre pratique ayant pour effet de restreindre abusivement l'accès au réseau ferroviaire peut, dans les délais de recours contentieux, solliciter pour avis l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. L'autorité ainsi saisie en informe sans délai l'EPSF qui lui fournit les informations utiles à l'instruction de la saisine. Elle

dispose d'un délai maximum de deux mois, à compter de la réception de la saisine, pour formuler son avis, qu'elle peut publier. Le directeur général de l'EPSF prend, au vu de cet avis, toute mesure qu'il juge nécessaire. Il notifie sa décision à l'auteur de la saisine et à l'autorité.

La saisine de l'autorité suspend les délais de recours à l'encontre de la décision de l'EPSF. Ces délais recommencent à courir à compter de la notification au demandeur de l'avis de l'autorité. L'autorité ne peut intervenir au titre des présentes dispositions lorsqu'une procédure est engagée devant une juridiction.

II. – Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructures ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire et en particulier :

- 1° au contenu du document de référence du réseau ;
- 2° à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes ;
- 3° aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire ;
- 4° à l'exercice du droit d'accès au réseau ;
- 5° à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services ;
- 6° à l'exécution des accords-cadres mentionnés aux VI et VII de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;
- 7° à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.

La décision de l'autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque c'est nécessaire pour le règlement du différend, l'autorité fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au *Journal officiel*, sous réserve des secrets protégés par la loi.

En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

III. – Les décisions prises par l'autorité au titre du II sont susceptibles de recours en annulation ou en réformation dans un délai d'un mois à compter de leur notification. Ces recours relèvent de la compétence de la cour d'appel de Paris.

Le recours n'est pas suspensif. Toutefois, le sursis à exécution de la décision peut être ordonné par le juge, si celle-ci est susceptible d'entraîner des conséquences manifestement excessives ou s'il est survenu, postérieurement à sa notification, des faits nouveaux d'une exceptionnelle gravité.

Le pourvoi en cassation formé contre l'arrêt de la cour d'appel est exercé dans le délai d'un mois suivant la notification ou la signification de cet arrêt.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de réécriture globale de l'article 9, qui est le cœur du texte puisqu'il traite du règlement des litiges.

Le nouveau paragraphe I vise à bien séparer les pouvoirs de l'ARAF en matière de sécurité et son intervention dans les autres domaines, afin notamment, et c'est important, de ne pas empiéter sur les pouvoirs de l'établissement public de sécurité ferroviaire, sujets que nous avons déjà évoqués cet après-midi.

Le nouveau II tend à reprendre les pouvoirs de l'ARAF dans les autres domaines, en levant toutes les ambiguïtés du texte initial en matière de péages.

L'ARAF n'a pas à juger si le barème des péages qui a été adopté, avec son avis conforme, est bon ou mauvais ; elle est simplement chargée de vérifier qu'il est bien respecté.

M. le président. Le sous-amendement n° 81, présenté par M. Le Grand, est ainsi libellé :

Après le cinquième alinéa (4°) du II de l'amendement n° 14, insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° – à la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ;

Ce sous-amendement n'est pas soutenu.

Le sous-amendement n° 102 rectifié, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Compléter le sixième alinéa (5°) du II de l'amendement n° 14 par les mots :

y compris les gares

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. L'article 9 élude la part importante du champ de compétence potentiel de l'ARAF que constituent les gares.

En effet, dans sa rédaction actuelle, le texte prévoit que l'autorité « se prononce sur toute réclamation » portant notamment sur « l'accès aux infrastructures de services ». En revanche, il est muet sur les éventuels conflits relatifs à l'accès aux gares.

C'est donc dans un souci de clarification que nous appelons au vote de ce sous-amendement.

M. le président. Le sous-amendement n° 140, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Au début du III de l'amendement n° 14, ajouter un alinéa ainsi rédigé :

L'autorité se prononce dans un délai de deux mois maximum à compter de la réception de l'ensemble des pièces utiles à l'instruction.

Cet amendement n'est pas soutenu.

M. Jean-Paul Emorine. Je le reprends !

M. le président. Il s'agit donc du sous-amendement n° 140 rectifié, présenté par M. Emorine.

Vous avez la parole pour le défendre, mon cher collègue.

M. Jean-Paul Emorine. Le recours à l'autorité de régulation des activités ferroviaires dépendra largement de sa capacité à se prononcer rapidement dans les affaires dont elle sera saisie.

La directive 2001/14/CE prévoit d'ailleurs que l'autorité de régulation doit se prononcer dans un délai de deux mois à compter de la réception des pièces nécessaires à son instruction.

Il est donc proposé que ce délai de deux mois soit clairement repris par la loi pour une meilleure information des acteurs du secteur ferroviaire.

M. le président. L'amendement n° 121 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles, Mme Rozier, M. Le Grand et Mme Henneron, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa du I de cet article, après les mots :

présentée par

insérer les mots :

un gestionnaire d'infrastructure,

et après les mots :

ou de tout autre préjudice liés

insérer le mot :

notamment

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Le gestionnaire d'infrastructure doit lui aussi pouvoir saisir la CRAF, ou l'ARAF, dans deux cas de figure notamment : d'une part, lorsque deux gestionnaires d'infrastructures sont en mésentente, dans le cadre de partenariats public-privé ; d'autre part, quand il souhaite mettre en cause les décisions de l'EPSF le concernant.

M. le président. L'amendement n° 101, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa du I de cet article, après les mots :

présentée par

insérer les mots :

un gestionnaire d'infrastructure,

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Cet amendement étant très proche du précédent, j'ajouterai simplement que, comme pour l'amendement n° 100, c'est dans un souci d'équité que nous avons choisi de le déposer.

Nous considérons en effet utile, voire nécessaire, que le gestionnaire d'infrastructure, jusqu'ici plutôt négligé dans ce projet de loi, puisse lui aussi saisir l'ARAF.

C'est notamment nécessaire dans deux situations : en cas de désaccord entre RFF et le titulaire du contrat de partenariat public-privé, donc le gestionnaire transitoire, ou encore dans les cas où un gestionnaire d'infrastructure souhaiterait mettre en cause les décisions de l'EPSF le concernant.

Cet amendement a donc pour objet d'apporter des garanties importantes aux gestionnaires d'infrastructure, qu'il s'agisse de RFF, gestionnaire du réseau ferré national, ou du gestionnaire transitoire.

M. le président. L'amendement n° 128, présenté par M. Nègre, est ainsi libellé :

Après le 4° du I de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À la surveillance exercée en matière de sécurité ferroviaire ;

Cet amendement n'est pas soutenu.

L'amendement n° 129 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles, Mme Rozier, M. Le Grand et Mme Henneron, est ainsi libellé :

Compléter le sixième alinéa (5°) du I de cet article par les mots :

y compris les gares

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Cet amendement a déjà été défendu.

M. le président. L'amendement n° 75, présenté par Mme N. Goulet, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa du II de cet article, remplacer les mots :

cour d'appel de Paris

par les mots :

cour d'appel compétente en fonction du lieu d'exploitation concerné par la réclamation ou le domicile du demandeur

La parole est à Mme Nathalie Goulet.

Mme Nathalie Goulet. La cour d'appel de Paris étant surchargée, les délais de procédure risquent d'être extrêmement longs, raison pour laquelle retenir le lieu d'exploitation semble plus adapté.

M. le président. L'amendement n° 76, présenté par Mme N. Goulet, est ainsi libellé :

Après le premier alinéa du II de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

La procédure d'appel des décisions de la Commission de régulation des activités ferroviaires est dispensée du ministère d'avoué près la cour d'appel.

La parole est à Mme Nathalie Goulet.

Mme Nathalie Goulet. Il est bien possible que de nombreux usagers aient à utiliser cette procédure et je ne vois pas l'intérêt d'augmenter les frais de procédure en même temps que les délais.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 56, les sous-amendements n°s 102 rectifié et 140 rectifié, les amendements n°s 121 rectifié, 101, 129 rectifié, 75 et 76 ?

M. Francis Grignon, rapporteur. L'amendement n° 56 aurait pour effet de supprimer tous les pouvoirs en matière de règlement des litiges de l'ARAF et la commission ne peut donc qu'y être défavorable : on ne peut créer une autorité sans aucun pouvoir en matière de règlement des litiges.

Elle est en revanche favorable au sous-amendement de précision n° 102 rectifié.

Elle l'est également au sous-amendement n° 140 rectifié, repris par M. Emorine.

Quant à l'amendement n° 121 rectifié, dont l'objet est d'admettre les recours des gestionnaires d'infrastructure pour le règlement des litiges, il est largement satisfait par

l'amendement n° 14 de la commission, puisqu'il prévoit, dans son I comme dans son II, la possibilité d'une saisine de l'autorité de régulation par lesdits gestionnaires d'infrastructure.

M. Charles Revet. Je le retire !

M. Michel Teston. Je retire également l'amendement n° 101.

M. le président. Les amendements n°s 121 rectifié et 101 sont retirés.

Veillez poursuivre, monsieur le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. L'amendement n° 129 rectifié sera satisfait par l'adoption du sous-amendement n° 102 rectifié, sur lequel la commission a émis un avis favorable.

M. Charles Revet. Je le retire également !

M. le président. L'amendement n° 129 rectifié est retiré.

Poursuivez, monsieur le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. L'amendement n° 75 vise à prévoir le renvoi de l'appel des décisions de l'autorité de régulation à d'autres cours que celle de Paris.

Sur la forme, il est incompatible avec l'amendement n° 14 de la commission puisque celui-ci réécrit l'ensemble de l'article 9.

Sur le fond, je ne vois pas quelle raison justifierait que l'on déroge pour l'autorité de régulation à la règle de compétence juridictionnelle de la cour d'appel de Paris qui s'applique à toutes les autorités du même type.

Nous avons même pensé que l'expérience de la cour d'appel de Paris dans ce genre de contentieux pourra bénéficier à la toute jeune autorité de régulation ferroviaire.

L'avis est donc défavorable.

Quant à l'amendement n° 76, sur la forme, il est lui aussi incompatible avec la nouvelle rédaction de l'article 9 proposée par la commission et, sur le fond, je ne vois pas ce qui justifie spécifiquement une telle dérogation.

La commission a émis un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 56 et 14, les sous-amendements n°s 102 rectifié et 140 rectifié, les amendements n°s 75 et 76 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est, bien sûr, défavorable à l'amendement n° 56.

Il est favorable à l'amendement de réécriture n° 14 ainsi qu'aux sous-amendements n°s 102 rectifié et 140 rectifié.

En ce qui concerne l'amendement n° 75,...

Mme Nathalie Goulet. Je le retire !

M. le président. L'amendement n° 75 est retiré.

Veillez poursuivre, monsieur le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Enfin, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 76.

Mme Nathalie Goulet. Que je maintiens !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 56.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 102 rectifié.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 140 rectifié.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14, modifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 9 est ainsi rédigé et l'amendement n° 76 n'a plus d'objet.

Article 10

I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires peut, soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, d'une organisation professionnelle ou de toute autre personne concernée, sanctionner les manquements qu'elle constate de la part des acteurs du secteur du transport ferroviaire, dans les conditions suivantes :

1° En cas de manquement d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire aux obligations lui incombant, au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, et notamment en cas de méconnaissance par un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire d'une règle édictée par la commission en application de l'article 7 ou d'une décision prise par elle en application des III et IV de l'article 8, la commission met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai qu'elle détermine. Elle peut rendre publique cette mise en demeure.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, la commission peut prononcer à son encontre, en fonction de la gravité du manquement :

a) Une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire pour une durée n'excédant pas un an ;

b) Une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos réalisé en France, porté à 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. À défaut d'activité permettant de déterminer ce plafond, le montant de la sanction ne peut excéder 150 000 €, porté à 375 000 € en cas de nouvelle violation de la même obligation. Si le manquement a déjà fait l'objet d'une sanction pécuniaire au titre des dispositions des articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce, la sanction pécuniaire éventuellement prononcée par la commission est limitée de sorte que le montant global des sanctions pécuniaires ne dépasse pas le montant le plus élevé de l'une des sanctions encourues.

Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine ;

2° Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par la commission en application de l'article 9 après mise en demeure de remédier au manquement constaté, restée sans effet ;

3° En cas de manquement soit d'un gestionnaire d'infrastructure, soit d'une entreprise ferroviaire, soit d'une autre

entreprise exerçant une activité dans le secteur du transport ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations prévues à l'article 15 ou à l'obligation de donner accès à leur comptabilité, ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales prévues au même article, la commission met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai qu'elle détermine.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, la commission peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au 1°.

II. – Les manquements sont constatés par les agents de la commission habilités par le président et font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que les sanctions maximales encourues, sont notifiés à la personne concernée.

L'instruction et la procédure devant la commission sont contradictoires. Les sanctions sont prononcées après que la personne concernée a reçu notification des griefs, a été mise à même de consulter le dossier établi par les services de la commission et invitée à présenter ses observations écrites et orales. Elle peut être assistée de la personne de son choix.

Sauf dans les cas où la communication ou la consultation de documents est nécessaire à la procédure ou à l'exercice de leurs droits par la ou les parties mises en cause, le président de la commission peut refuser la communication ou la consultation de pièces ou de certains éléments contenus dans ces pièces dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi. Les pièces considérées sont retirées du dossier ou certaines de leurs mentions occultées.

Dans les cas où la communication ou la consultation de ces documents dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi est nécessaire à la procédure ou à l'exercice des droits d'une ou plusieurs parties, ces documents sont versés en annexe confidentielle au dossier et ne sont communiqués qu'à la ou aux parties mises en cause pour lesquelles ces pièces ou éléments sont nécessaires à l'exercice de leurs droits.

Est punie des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal, la divulgation par l'une des parties des informations concernant une autre partie ou un tiers et dont elle n'a pu avoir connaissance qu'à la suite des communications ou consultations auxquelles il a été procédé.

Le collège siège à huis clos. Les parties peuvent être présentes, demander à être entendues et se faire représenter ou assister.

Le collège délibère sur les affaires dont il est saisi hors la présence des agents ayant constaté les manquements et de ceux ayant établi le dossier d'instruction.

Les décisions de sanction sont notifiées aux parties intéressées et publiées au *Journal officiel* de la République française. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État. Le recours contre des sanctions pécuniaires a un caractère suspensif.

La commission ne peut être saisie de faits remontant à plus de cinq ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.

III. – La Commission de régulation des activités ferroviaires adopte et publie un règlement intérieur précisant ses modalités d'instruction et de procédures ainsi que ses méthodes de travail.

IV. – L'article L. 311-4 du code de justice administrative est ainsi modifié :

Après le 9°, il est inséré un 10° ainsi rédigé :

« 10° De l'article 10 de la loi n° ... du.... relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports contre les décisions de sanction prises par la Commission de régulation des activités ferroviaires. »

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 15 est présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

L'amendement n° 103 est présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Dans le premier aliéna du I de cet article, après les mots :

organisation professionnelle

insérer les mots :

, d'un gestionnaire d'infrastructure

La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 15.

M. Francis Grignon, rapporteur. À côté des opérateurs, le gestionnaire d'infrastructure doit avoir accès à l'ARAF s'il constate des manquements aux règles relatives à l'accès au réseau.

Il serait en effet le premier à être lésé par une limitation de la concurrence qui se traduirait par une limitation du trafic et donc des redevances à lui versées.

M. le président. Le sous-amendement n° 146, présenté par M. Maurey et les membres du groupe Union centriste, est ainsi libellé :

Compléter le dernier alinéa de l'amendement n° 15 par les mots :

, d'une entreprise ferroviaire

La parole est à M. Hervé Maurey.

M. Hervé Maurey. Ce sous-amendement vise à compléter l'amendement de la commission en précisant que l'ARAF puisse également être saisie par les entreprises ferroviaires.

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, pour présenter l'amendement n° 103.

M. Michel Teston. Les motifs de cet amendement sont les mêmes que ceux des amendements n°s 100 et 101, à savoir la garantie d'un égal accès à l'ARAF pour les autorités administratives compétentes, les entreprises ferroviaires concernées et les gestionnaires d'infrastructure.

Cet égal accès permettrait notamment aux gestionnaires d'infrastructure de solliciter l'ARAF en cas de manquement aux règles relatives à l'accès au réseau.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 146 ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La commission est favorable à ce sous-amendement de précision, bien qu'il s'agisse un peu d'une évidence puisque tous les opérateurs ferroviaires ont accès à l'ARAF.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. Le Gouvernement est favorable l'amendement n° 15 sous-amendé par le sous-amendement n° 146.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 146.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 15 et 103, modifiés.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 38, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa de cet article, après le mot :
professionnelle
insérer les mots :
ou syndicale représentatives du personnel

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. L'article 10 octroie à l'AFAR un pouvoir de sanction important : celle-ci peut dorénavant, en lieu et place du ministre des transports, sanctionner, y compris pécuniairement, des manquements d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire aux obligations portant sur l'accès au réseau et à son utilisation.

Le paragraphe I habilite l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dans trois domaines : non-respect par un opérateur ou un gestionnaire d'infrastructure des obligations lui incombant au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation ; non-respect d'une décision de l'Autorité prise à la suite d'une réclamation portée devant elle en application de l'article précédeant ; refus opposé par l'acteur ferroviaire à l'Autorité agissant dans le cadre de son droit d'accès et de communication de certaines données.

Cet article précise également que l'Autorité peut sanctionner ces manquements soit d'office, soit à la demande du ministre, d'une organisation professionnelle ou de toute autre personne intéressée par la cessation du manquement.

Le présent amendement tend à inscrire plus clairement la possibilité pour les organisations syndicales représentatives des salariés du secteur de saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires en cas de manquement des entreprises ferroviaires à leur obligation. Même si la rédaction actuelle le permet grâce à l'expression « organisation professionnelle », nous souhaitons que cette possibilité soit affirmée plus directement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, *rapporteur*. Cet amendement vise à préciser que l'ARAF peut être saisie par une organisation syndicale représentative du personnel dans le cadre de l'article 10 du projet de loi.

De deux choses l'une : ou bien les auteurs de cet amendement craignent que l'expression « organisation professionnelle » n'inclue pas les syndicats de salariés, auquel cas il suffit de les rassurer car, bien entendu, ces syndicats sont concernés ; ou bien les auteurs de cet amendement ont mis l'adjectif « représentative » au pluriel afin de limiter la saisine de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires aux organisations de salariés et de l'interdire aux organisations d'entreprises comme, par exemple, l'Union des transports publics ; tel n'est pas l'esprit de cet article : il s'agit de permettre une saisine de l'ARAF par toutes les organisations professionnelles, de salariés comme d'employeurs.

La commission, qui souhaite maintenir le texte dans sa rédaction actuelle, émet un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. Le Gouvernement émet également un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 38.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 10, modifié.

(L'article 10 est adopté.)

Article 11

Les propositions, avis et décisions de la Commission de régulation des activités ferroviaires sont motivés. – *(Adopté.)*

Article 12

La Commission de régulation des activités ferroviaires dispose de services qui sont placés sous l'autorité de son président.

La commission peut employer des magistrats et des fonctionnaires. Elle peut recruter des agents contractuels.

Les ministres chargés des transports et du budget arrêtent la rémunération du président de la Commission de régulation des activités ferroviaires et le montant des vacances versées aux autres membres du collège ainsi que leurs modalités d'évolution pour la durée de leur mandat.

Le secrétaire général, nommé par le président, peut, dans les conditions et limites fixées par le collège, recruter les agents, conclure des contrats, conventions et marchés. Il a qualité pour agir en justice pour les affaires relevant du fonctionnement de la commission.

Il peut déléguer ses pouvoirs à tout agent de la commission dans des matières et des limites déterminées par le collège. – *(Adopté.)*

Article 13

Les membres et agents de la Commission de régulation des activités ferroviaires exercent leurs fonctions en toute impartialité, sans recevoir d'instruction du Gouvernement, ni d'aucune institution, personne, entreprise ou organisme.

Les membres et agents de la commission sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions.

Le non-respect du secret professionnel établi par une décision de justice entraîne la cessation d'office des fonctions au sein de la commission.

L'obligation de secret professionnel ne fait pas obstacle à la communication par la commission des informations ou documents qu'elle détient à la Commission européenne ou à une autorité d'un autre État membre de l'Union européenne ou à une autorité d'un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec elle, et exerçant des compétences analogues à celles de la commission, sous réserve de réciprocité et à condition que ses membres et ses agents soient astreints aux mêmes obligations de secret professionnel que celles définies au présent article. – *(Adopté.)*

Article 14

La Commission de régulation des activités ferroviaires propose au ministre chargé des transports et au ministre chargé du budget, lors de l'élaboration du projet de loi de finances, les crédits nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables à la gestion de ses crédits.

La commission perçoit, le cas échéant, des rémunérations pour services rendus.

Le président de la commission est ordonnateur des recettes et des dépenses.

La commission est soumise au contrôle de la Cour des comptes.

M. le président. L'amendement n° 16, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose de l'autonomie financière. Elle perçoit le produit du droit fixe établi au II du présent article. La loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne lui est pas applicable.

II. – Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

II. – Il est institué, à compter du 1^{er} janvier 2009, un droit fixe dû par les personnes gérant des infrastructures ferroviaires relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'autorité.

Ce droit comprend, selon le cas :

a) une part du produit des redevances d'utilisation perçues par les gestionnaires d'infrastructures du réseau ferré national dans la limite de 5 millièmes de ce produit ;

b) une somme proportionnelle au nombre de kilomètres de lignes gérées par les personnes autres que celles mentionnées au a), dans la limite de 200 euros par kilomètre.

Ce droit est déclaré et acquitté par les personnes précitées dans les mêmes conditions que celles prévues pour le droit de sécurité institué par l'article 3 de la loi n° 2006-10 du 10 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports auprès du comptable compétent pour le recouvrement des taxes sur le chiffre d'affaires dues par les non-résidents membres de l'Union européenne. Celui-ci reverse tous les mois à l'Autorité, l'intégralité du produit du droit fixe collecté.

Ce droit est constaté et recouvré dans les mêmes délais et sous les mêmes garanties et sanctions que celles applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Il s'agit de renforcer l'autonomie financière de l'ARAF en lui assurant un financement pérenne et indépendant du budget de l'État, ce qui est également une demande de la Commission européenne.

Mme Nathalie Goulet. L'ARAF aura bien de la chance ! Les communes vont demander à être rattachées à l'ARAF ! (Sourires.)

M. Francis Grignon, rapporteur. Cette contribution serait perçue auprès des gestionnaires d'infrastructures à proportion de leurs recettes et de leur activité, et ce y compris sur les lignes qui n'appartiennent pas au réseau ferré national, par exemple sur les ports.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. J'ai déjà indiqué que le Gouvernement souhaitait assurer le financement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires par le budget de l'État, comme c'est le cas pour toutes les autorités indépendantes.

Le dispositif présenté poserait également des problèmes techniques, notamment à cause de la TVA.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement souhaite le retrait de cet amendement. Celui-ci pourrait faire l'objet d'un réexamen, par exemple dans le cadre de la navette parlementaire, afin de parvenir à une rédaction commune.

M. le président. Monsieur le rapporteur, l'amendement n° 16 est-il maintenu ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Oui, je le maintiens, monsieur le président.

L'Établissement public de sécurité ferroviaire, l'EPSF, est déjà financé de cette façon. Pour garantir l'indépendance de l'ARAF, il serait bon de conserver ce mode de financement.

M. le président. La parole est à M. Michel Billout, pour explication de vote.

M. Michel Billout. J'ai déjà évoqué la position de mon groupe sur ce point.

Cet amendement a pour objet de doter la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires de l'autonomie financière, contrairement aux dispositions du texte initial qui précisait que les crédits de l'autorité de régulation étaient inscrits au budget général de l'État.

Cette autonomie financière serait envisagée afin de garantir à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires une meilleure indépendance. Cependant, cette autonomie devrait être rendue possible, notamment par l'affectation à cette Autorité d'une partie du produit des redevances d'utilisation perçues par les gestionnaires d'infrastructure du réseau ferré national, dans la limite de cinq millièmes de ce produit.

Nous considérons que cette autonomie, financée par les péages perçus par RFF, contrevient aux enjeux majeurs de développement des transports. En effet, alors que les besoins de financement des infrastructures de transport sont immenses, comme l'ont déploré l'École polytechnique fédérale de Lausanne et la mission d'information sénatoriale, vous faites le choix de financer une nouvelle structure. À ce titre, je rappelle que vous fixez comme limite maximum de ce droit la somme de 14 millions d'euros, ce qui n'est pas négligeable.

L'urgence est non pas de trouver des moyens financiers pour l'ARAF, mais de mettre en œuvre une politique ambitieuse des transports, grâce à l'effort conjugué de l'État et de ses entreprises publiques.

Au lieu de ponctionner encore les ressources de RFF, déjà lourdement endetté, il convient de lui offrir de nouvelles marges de manœuvre.

Je vous interpelle donc sur la difficulté de prélever une nouvelle fois les ressources de cet établissement public, au risque de voir sa politique des péages revue, comme c'est dorénavant une habitude, à la hausse.

C'est la raison pour laquelle nous voterons contre cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 14, modifié.

(L'article 14 est adopté.)

Article 15

I. – Pour l'accomplissement de ses missions, la Commission de régulation des activités ferroviaires dispose d'un droit d'accès à la comptabilité des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales nécessaires.

Elle peut recueillir toutes les informations utiles auprès des autorités administratives, de l'établissement public de sécurité ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires, ainsi qu'auprès des autres entreprises intervenant sur le marché des transports ferroviaires. Elle peut également entendre toute personne dont l'audition lui paraît susceptible de contribuer à son information.

Les agents de la commission habilités par le président procèdent aux enquêtes nécessaires à l'accomplissement des missions confiées à la commission. Le président désigne toute personne compétente pour réaliser, le cas échéant, une expertise.

Les enquêtes donnent lieu à procès-verbal. Un double en est transmis dans les cinq jours aux parties intéressées.

Les agents habilités de la commission reçoivent, à leur demande, communication des documents comptables et factures, de toute pièce ou document utile, en prennent copie, et recueillent, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications propres à l'accomplissement de leur mission.

II. – Les agents habilités de la commission ont accès entre huit et vingt heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité professionnelle est en cours, aux locaux, lieux, installations et matériels de transport, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs désignés par le président de la commission et procéder à des visites conjointes avec des agents appartenant aux services de l'État ou de ses établissements publics.

M. le président. L'amendement n° 17, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans la première phrase du deuxième alinéa du I de cet article, remplacer les mots :

autorités administratives

par les mots :

services de l'État et des autorités organisant des services de transport ferroviaire

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement émet un avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 18, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans la première phrase du II de cet article, après les mots :

matériels de transport

insérer les mots :

relevant des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises mentionnées au deuxième alinéa du I

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement a pour objet de combler une lacune du texte en précisant que les locaux, lieux, installations et matériels auxquels auront accès les agents de l'ARAF sont uniquement ceux qui relèvent des personnes soumises à son contrôle.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 15, modifié.

(L'article 15 est adopté.)

Article 16

I. – En dehors de ces cas ou lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent procéder aux visites en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de pièces et de documents, dans le cadre d'enquêtes demandées par la Commission de régulation des activités ferroviaires, que sur autorisation judiciaire, donnée par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Le ministère d'avocat n'est alors pas obligatoire. Lorsque ces locaux sont situés dans le ressort de plusieurs juridictions et qu'une action simultanée doit être menée dans chacun d'eux, la requête peut être portée auprès de l'une de ces juridictions.

Le juge vérifie que la demande d'autorisation qui lui est soumise est fondée ; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la visite.

La visite et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Lorsqu'elles ont lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire, pour exercer ce contrôle, au juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.

Le juge peut, s'il l'estime utile, se rendre dans les locaux pendant l'intervention.

Il peut, à tout moment, décider la suspension ou l'arrêt de la visite.

L'ordonnance mentionnée au premier alinéa est exécutoire au seul vu de la minute.

L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite, à l'occupant des lieux ou à son représentant qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou

émargement au procès-verbal prévu au III. En l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'ordonnance est notifiée, après la visite, par lettre recommandée avec avis de réception. La notification est réputée faite à la date de réception figurant sur l'avis.

À défaut de réception, il est procédé à la signification de l'ordonnance par acte d'huissier de justice. Le délai et la voie de recours sont mentionnés dans l'ordonnance.

L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, cet appel doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou, à compter du 1^{er} janvier 2009, par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter soit de la remise, soit de la réception, soit de la signification de l'ordonnance. Cet appel n'est pas suspensif.

Le greffe du tribunal de grande instance transmet sans délai le dossier de l'affaire au greffe de la cour d'appel où les parties peuvent le consulter.

L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation, selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

II. – La visite, qui ne peut commencer avant six heures ou après vingt et une heures, est effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant.

Les enquêteurs, l'occupant des lieux ou son représentant ainsi que l'officier de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

Les inventaires et mises sous scellés sont réalisés conformément à l'article 56 du code de procédure pénale.

III. – Un procès-verbal relatant les modalités et le déroulement de l'opération et consignait les constatations effectuées est dressé sur-le-champ par les agents enquêteurs. Un inventaire des pièces et documents saisis lui est annexé s'il y a lieu. Le procès-verbal et l'inventaire sont signés par les agents enquêteurs et par l'officier de police judiciaire ainsi que par l'occupant des lieux ou son représentant ; en cas de refus de signer, mention en est faite au procès-verbal.

Si l'inventaire sur place présente des difficultés, les pièces et documents saisis sont placés sous scellés. L'occupant des lieux ou son représentant est avisé qu'il peut assister à l'ouverture des scellés qui a lieu en présence de l'officier de police judiciaire ; l'inventaire est alors établi.

Les originaux du procès-verbal et de l'inventaire sont, dès qu'ils ont été établis, adressés au juge qui a autorisé la visite ; une copie de ces mêmes documents est remise à l'occupant des lieux ou à son représentant.

Les pièces et documents saisis sont restitués à l'occupant des locaux dans les six mois de la visite ; toutefois, lorsque des poursuites pénales sont engagées, leur restitution est autorisée par l'autorité judiciaire compétente.

Le procès-verbal et l'inventaire mentionnent le délai et la voie de recours.

Le premier président de la cour d'appel connaît des recours contre le déroulement des opérations de visite ou de saisie. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, ce recours doit être exclusivement formé par déclaration

remise ou adressée, par pli recommandé ou, à compter du 1^{er} janvier 2009, par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception soit du procès-verbal, soit de l'inventaire. Ce recours n'est pas suspensif.

L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

M. le président. L'amendement n° 19, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans la première phrase du dixième alinéa du I de cet article, supprimer les mots :

, à compter du 1^{er} janvier 2009,

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Le texte précise que les recours contre les ordonnances autorisant des visites ou des saisies ne pourront être formés par voie électronique qu'à compter du 1^{er} janvier 2009. Cette précision est désormais inutile.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 20 rectifié, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Compléter le premier alinéa du II de cet article par une phrase ainsi rédigée :

En cas d'impossibilité, l'officier de police judiciaire requiert deux témoins choisis en dehors des personnes relevant de son autorité ou de celle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

II. – Dans la dernière phrase du premier alinéa du III de cet article, remplacer les mots :

ainsi que par l'occupant des lieux ou son représentant

par les mots :

ainsi que par les personnes mentionnées au premier alinéa du II

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Les visites domiciliaires et saisies doivent se dérouler en présence de la personne intéressée ou de son représentant. L'article 16 du projet de loi se conforme à cette règle en prévoyant au premier alinéa du II que la visite « est effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant ». Cependant, il précise aussi que la visite peut avoir lieu en l'absence de l'occupant des lieux.

On peut admettre cette possibilité, qui est également prévue par d'autres textes, y compris le code de procédure pénale. Mais il faut alors, comme le mentionnent ces autres textes, que la visite se déroule en présence de témoins extérieurs aux enquêteurs. Cette précision est indispensable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 21, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Supprimer le dernier alinéa du II de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Le dernier alinéa du II de l'article fait référence à des dispositions du code pénal prévoyant que, s'il est impossible de les inventorier sur place, les documents saisis sont mis sous scellés provisoires jusqu'au moment de leur inventaire et de leur mise sous scellés définitifs en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

Ces mesures sont redondantes. Je vous propose donc de supprimer la référence à l'article 56 du code de procédure pénale.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 22, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa du III de cet article, supprimer les mots :

, à compter du 1^{er} janvier 2009,

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Comme l'amendement n° 19, cet amendement vise à supprimer une précision inutile.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 16, modifié.

(L'article 16 est adopté.)

Article additionnel après l'article 16

M. le président. L'amendement n° 23, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 16, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Sont qualifiés pour procéder, dans l'exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des manquements aux obligations résultant des dispositions du présent titre et des textes pris pour son application, les agents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires mentionnés à l'article 15, habilités par le président de ladite autorité et assermentés dans des conditions similaires à celles applicables aux agents de la Commission de régulation de l'énergie.

Lorsque le président de l'autorité désigne des personnes pour réaliser un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour assister dans leurs enquêtes les agents habilités de l'autorité, il veille, si les intéressés ne sont pas inscrits sur une liste d'experts judiciaires, à ce qu'ils soient assermentés dans les mêmes conditions.

Le Procureur de la République est préalablement informé des opérations d'enquête envisagées en application du III de l'article 15 et de l'article 16.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Les dispositions relatives à l'habilitation et à l'assermentation des enquêteurs de la commission figurent dans le paragraphe III de l'article 17, article dont l'objet essentiel est de prévoir une mesure pénale.

Cet amendement tend donc, pour améliorer la logique et la lisibilité du texte, à les inscrire dans un article additionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 16.

Article 17

I. – Le fait de s'opposer de quelque façon que ce soit à l'exercice des fonctions dont les agents de la Commission sont chargés en application des articles 15 et 16, ou de refuser de leur communiquer les éléments mentionnés à ce même article est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.

Les personnes physiques coupables des infractions prévues à l'alinéa précédent encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La fermeture temporaire ou à titre définitif de l'un, de plusieurs, ou de l'ensemble des établissements de l'entreprise appartenant à la personne condamnée ;

2° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal ;

3° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal.

II. – Les personnes morales reconnues pénalement responsables de l'infraction définie au I encourent, outre l'amende, les peines suivantes :

1° La fermeture temporaire, pour une durée de cinq ans au plus, ou à titre définitif de l'un, de plusieurs, ou de l'ensemble des établissements de l'entreprise appartenant à la personne condamnée ;

2° L'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, d'exercer directement ou indirectement l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de laquelle l'infraction a été commise ;

3° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal.

Lorsque la Commission de régulation des activités ferroviaires a prononcé une sanction pécuniaire devenue définitive avant que le juge pénal ait statué définitivement sur les mêmes faits ou des faits connexes, celui-ci peut ordonner que la sanction pécuniaire s'impute sur l'amende qu'il prononce. Cette imputation est de droit lorsque la sanction pécuniaire

prononcée par la commission correspond à l'un des plafonds prévus au *b* du 1° du I de l'article 10.

III. – Sont qualifiés pour procéder, dans l'exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des infractions au présent titre, les agents de la Commission de régulation des activités ferroviaires mentionnés à l'article 15, habilités par le président, et assermentés dans des conditions similaires à celles applicables aux agents de la Commission de régulation de l'énergie.

Les infractions pénales prévues au présent titre sont constatées par des procès-verbaux qui sont adressés, sous peine de nullité, dans les cinq jours qui suivent leur clôture, au Procureur de la République. Une copie en est remise dans le même délai à l'intéressé. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

Le Procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations.

M. le président. L'amendement n° 24, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa du I de cet article, remplacer les mots :

des articles 15 et

par les mots :

de l'article

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. L'article 17 prévoit une disposition pénale sanctionnant les entraves au droit d'enquête de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, qui seraient passibles de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende. L'ensemble de ce dispositif est rigoureusement identique à celui qui est prévu par les textes relatifs à la CRE.

Cet amendement vise donc à restreindre l'application de cette disposition pénale aux entraves au droit de visite et de saisie défini à l'article 16. Il semble préférable de réserver le recours au juge pénal en cas d'obstacle à l'exercice des pouvoirs prévus à l'article 16, la Commission ne disposant pas alors de pouvoir de sanction.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 24.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 25, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Supprimer le dernier alinéa du II de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de conséquence.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 25.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 26, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Supprimer le III de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Il s'agit également d'un amendement de conséquence.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 17, modifié.

(L'article 17 est adopté.)

Article 18

La Commission de régulation des activités ferroviaires établit chaque année un rapport d'activité qui porte à la fois sur l'application des dispositions relatives à l'accès au réseau ferroviaire et à son utilisation, sur l'instruction des réclamations et sur l'observation de l'accès au réseau. Ce rapport rend compte des investigations menées par la commission et évalue les effets de ses décisions sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire et sur les conditions de son utilisation. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public. – *(Adopté.)*

Article 19

Le président de la Commission de régulation des activités ferroviaires saisit l'Autorité de la concurrence des abus de position dominante et des pratiques entravant le libre exercice de la concurrence dont il a connaissance dans le secteur du transport ferroviaire, notamment lorsqu'il estime que ces pratiques sont prohibées par les articles L. 420-1 et L. 420-2 du code de commerce. Cette saisine peut être introduite dans le cadre d'une procédure d'urgence, conformément à l'article L. 464-1 du code de commerce. Le président peut également la saisir, pour avis, de toute autre question relevant de sa compétence.

L'Autorité de la concurrence communique à la commission toute saisine entrant dans le champ des compétences de celle-ci. Elle peut également saisir la commission, pour avis, de toute question relative au secteur du transport ferroviaire. Lorsqu'elle est consultée, en application du présent alinéa, par l'Autorité de la concurrence sur des pratiques dont cette dernière est saisie dans le secteur du transport ferroviaire, la commission joint à son avis, dans le délai imparti, tous les éléments utiles à l'instruction de l'affaire qui sont en sa possession. – *(Adopté.)*

Article 20

I. – La Commission de régulation des activités ferroviaires peut être consultée par les juridictions sur les pratiques relevées dans les affaires dont elles sont saisies et entrant dans le champ de compétence de la commission ainsi que sur des affaires dont cette dernière a eu à connaître. Le cours de la prescription est suspendu, le cas échéant, par la consultation de la commission.

Les juridictions adressent à la commission copie du jugement portant sur les affaires pour lesquelles elles l'ont consultée.

II. – Lorsque la commission a connaissance de faits qui lui paraissent de nature à justifier des poursuites pénales, elle adresse le dossier au Procureur de la République. Cette transmission interrompt la prescription de l'action publique.

III. – La prescription est également interrompue lorsque les faits visés dans la saisine font l'objet d'un acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction par la

Commission européenne ou par une autorité de régulation ferroviaire d'un autre État membre de l'Union européenne.

IV. – Les juridictions d'instruction et de jugement peuvent communiquer à la commission, sur sa demande, les procès-verbaux ou rapports d'enquête ayant un lien direct avec des faits dont la commission est saisie.

M. le président. L'amendement n° 142, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans la seconde phrase du premier alinéa du I de cet article, supprimer les mots :

, le cas échéant,

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision rédactionnelle.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 142.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 20, modifié.

(L'article 20 est adopté.)

Article 21

Un décret en Conseil d'État précise, en tant que de besoin, les conditions d'application des dispositions du présent titre III. – *(Adopté.)*

Article 22

I. – L'article 21-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est abrogé ;

2° Au troisième alinéa, les mots : « le contenu de la convention, les modalités de règlement des litiges » sont remplacés par les mots : « le contenu de la convention et les modalités de règlement des litiges » et les mots : « ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre chargé des transports tranche les différends relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires » sont supprimés.

II. – Les dispositions du présent titre entrent en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui de sa publication au *Journal officiel* de la République française.

M. le président. L'amendement n° 27, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Supprimer le II de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 22, modifié.

(L'article 22 est adopté.)

Article additionnel après l'article 22

M. le président. L'amendement n° 28 rectifié, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Après l'article 22, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les dispositions des articles 8 et 9 du présent titre ainsi que celles de l'article 22 entrent en vigueur le premier jour du cinquième mois suivant la promulgation de la présente loi.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Cet amendement a deux objets.

Sur la forme, il s'agit de déplacer certaines dispositions du I de l'article 22.

Sur le fond, afin de donner tous les moyens nécessaires à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, il faut que cette dernière puisse exister juridiquement dès la promulgation de la loi. Cela nous paraît plus sûr que la publication au *Journal officiel*, comme cela était initialement prévu.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 22.

TITRE IV

DE CERTAINES CONCESSIONS ROUTIÈRES

Article 23

I. – À compter de l'entrée en vigueur de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la République française et la République italienne, l'article L. 153-7 du code de la voirie routière est ainsi rédigé :

« *Art. L. 153-7.* – Les conditions d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006, entre la République française et la République italienne, dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 2008-575 du 19 juin 2008, publiée au *Journal officiel* de la République française le 20 juin 2008. ».

II. – La concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute Blanche A 40, entre Chatillon-de-Michaille et Le Fayet, de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse à Gaillard et Annemasse et de l'autoroute A 401 entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à la route suisse RN 1a prendra fin le 31 décembre 2050. Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant.

III. – Pour assurer la continuité de l'exploitation du réseau routier national entre l'autoroute A 40 et le tunnel du Mont-Blanc, la route nationale RN 205, se situant entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, est intégrée à l'assiette de la concession mentionnée au II. Les modalités techniques et financières de cette intégration font l'objet d'un avenant qui prévoira une participation du concessionnaire aux travaux d'aménagement de cet itinéraire.

IV. – Pour les besoins de la mise en sécurité du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, l'article 5 du cahier des charges annexé à la convention passée entre l'État et la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession d'exploitation et d'entretien de cet ouvrage est rédigé comme suit : « La concession prendra fin le 31 décembre 2068 ». Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant.

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 104, présenté par MM. Teston, Daudigny, Bourquin, Ries et Mirassou, Mme Bourzai, MM. Patriat, Percheron, Courteau et Boutant, Mme Bonnefoy, M. Godefroy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Roland Courteau.

M. Roland Courteau. Cet amendement est défendu.

M. le président. L'amendement n° 143, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans la première phrase du II de cet article, supprimer le mot :

Blanche

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

M. le président. L'amendement n° 57, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer le III de cet article.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Le paragraphe III de l'article 23 vise à intégrer à la concession autoroutière de la société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc, ou ATMB, dix-sept kilomètres de route nationale comprise entre Le Fayet et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc. Une telle disposition, nous dit-on, permettrait d'assurer la continuité de l'exploitation du réseau national entre l'autoroute A 40 et le tunnel, sans changer le statut de cette route.

Mais ne s'agit-il pas de concéder pour la première fois un tronçon de route nationale en se fondant sur un argument spécieux de continuité d'exploitation au profit de la concession routière ? A-t-on pensé à la continuité entre ce tronçon et le réseau routier non concédé ?

Le Parlement s'était déjà prononcé contre un argument de la continuité de l'exploitation lorsque les sociétés concessionnaires d'autoroutes avaient demandé l'adossement des bretelles d'accès.

Pour tenir compte des travaux engendrés par la catastrophe du Mont-Blanc, des compensations sont prévues par le biais de l'allongement de la durée des concessions. Cela n'est-il pas suffisant ? A-t-on besoin de commencer à privatiser les tronçons nationaux ?

Nous voulons éviter que cette disposition n'ouvre la voie à des velléités d'extension d'une telle logique à d'autres tronçons ou rocadés du réseau routier national. Et quel en sera le coût supplémentaire pour les usagers ?

La commission des affaires économiques laisse entendre que l'avenant, dont nous ne connaissons pas encore les termes, devrait assurer la gratuité pour les usagers locaux. Permettez-moi d'en douter ! Si le principe de la gratuité est clair, précisez-le donc dans la loi ! Insérez une disposition précisant que la traversée de cette portion de dix-sept kilomètres continue d'être gratuite pour les usagers locaux.

Pour le moment, ce que je perçois, et ce que noteront les citoyens, c'est que cette portion de route, à laquelle ils pouvaient accéder librement, leur sera désormais facturée. En outre, cette portion, qui a été construite grâce à nos efforts collectifs, sera exploitée pour le bénéfice de capitaux privés.

Nous demandons donc le retrait du III de l'article 23, qui démantèle la propriété publique.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. L'amendement n° 104 vise à supprimer l'article 23. Or les dispositions prévues par cet article ont pour objet, dans un souci de continuité, de regrouper dans un ensemble plus cohérent l'autoroute, le tunnel du Mont-Blanc et le tronçon routier assurant la liaison entre les deux. Cette opération se justifie notamment par des raisons pratiques ; il s'agit d'assurer une gestion plus cohérente de l'ensemble. Ces mesures doivent être conservées.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

En ce qui concerne l'amendement n° 57, la commission émet également un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je m'exprimerai globalement sur ces trois amendements.

Nous en sommes en train de réaliser des travaux importants au Mont-Blanc. D'ailleurs, une cérémonie s'y tiendra bientôt en mémoire des victimes de l'incendie. Des travaux ont également été effectués dans le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines ; M. Christian Poncet les a suivis de près. C'est pourquoi nous prévoyons un allongement des durées de concession.

J'en viens à la portion de route nationale qui a été évoquée par Mme Mireille Schurch. Madame la sénatrice, nous avons pris une telle décision pour une raison simple : nous estimons que cela forme un ensemble cohérent avec le tunnel et que cela permettra d'aller vite ; la gratuité sera préservée pour les usagers locaux, j'y insiste.

Par ailleurs, comme le sait le président Jean-Paul Emorine, nous travaillons sur une opération de même nature sur la route Centre-Europe Atlantique, que vous connaissez bien, madame la sénatrice, puisqu'elle traverse votre département, l'Allier.

Dans ces cas-là, nous cherchons toujours à trouver le meilleur système pour réaliser l'opération plus rapidement que par les méthodes traditionnelles, mais, naturellement, dans le dialogue avec les élus – j'aurai d'ailleurs bientôt l'occasion de le faire dans le département de Saône-et-Loire, à Paray-le-Monial –, afin de tenir compte des situations locales. Je tenais à le préciser devant le président Jean-Paul Emorine, qui s'est beaucoup investi sur le sujet.

Dans ces conditions, le Gouvernement émet un avis favorable sur l'amendement n° 143 et un avis défavorable sur les amendements n°s 104 et 57.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 104.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 143.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 57.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 23, modifié.
(*L'article 23 est adopté.*)

Articles additionnels après l'article 23

M. le président. L'amendement n° 133, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

A. – Après l'article 23, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article 6-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi rédigé :

« I. – L'activité de cabotage routier de marchandises est subordonnée à la réalisation préalable d'un transport routier international. À cette condition, elle peut être pratiquée à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui établi dans un État partie à l'Espace économique européen et titulaire d'une licence communautaire, aux fins de rationalisation du transport international aux plans économique, énergétique et environnemental, sous réserve des dispositions transitoires prévues par les traités d'adhésion en matière de cabotage routier de marchandises.

« Lorsque le transport international est à destination du territoire français, le cabotage routier est autorisé, après déchargement des marchandises, dans la limite de trois opérations sur le territoire français. Ces trois opérations de cabotage doivent être achevées dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international. Le cabotage doit être réalisé avec le même véhicule que celui qui a servi au transport international ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, avec le même véhicule moteur.

« Lorsque le transport routier international n'a pas pour destination le territoire français, il ne peut être effectué qu'une seule opération de cabotage sur le territoire français, dans le délai maximum de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national. Cette opération de cabotage doit être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

« Tout véhicule effectuant en France une opération de cabotage routier de marchandises doit être accompagné des documents permettant de justifier du respect des dispositions qui précèdent. Ces documents attestent du transport international préalable auquel cette activité est subordonnée ainsi que de chaque opération de cabotage réalisée. » ;

2° Après le I, sont insérés deux paragraphes ainsi rédigés :

« I bis. – Dans le cas de services occasionnels, un véhicule utilisé par une entreprise de transport de personnes non résidente, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par le règle-

ment (CE) n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre, ne peut rester sur ce territoire plus de trente jours consécutifs, ni plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois.

« I ter. – Le contrôle de l'activité de cabotage routier prévue aux I et I bis s'effectue notamment au regard des données d'activité enregistrées par l'appareil de contrôle prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985. »

II. – L'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952 est ainsi modifié :

1° Le dernier alinéa du I est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ils peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage. » ;

2° Au dernier alinéa du II, le montant : « 7 500 euros » est remplacé par le montant : « 15 000 euros » et les mots : « avec un véhicule demeurant sur le territoire national plus de trente jours consécutifs ou plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois » sont remplacés par les mots : « en contrevenant aux conditions fixées par les I et I bis de l'article 6-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ».

III. – Le 12° de l'article 13 de l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail (partie législative) est abrogé.

IV. – Un décret en Conseil d'État détermine les conditions particulières d'application de l'article L. 1262-4 du code du travail aux salariés des entreprises de transport routier ou fluvial établies hors de France qui, à la demande de leur employeur, exécutent des opérations de cabotage sur le sol français pendant une durée limitée.

B. – En conséquence, faire précéder cet article d'une division additionnelle ainsi rédigée :

Titre ...

Du transport routier de marchandises

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Si vous le permettez, monsieur le président, je présenterai en même temps l'amendement n° 134.

M. le président. J'appelle donc en discussion l'amendement n° 134.

L'amendement n° 134, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 23, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le deuxième alinéa de l'article 113-6 du code pénal, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Elle est applicable aux infractions aux dispositions du règlement CE n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route commises dans un autre État membre de l'Union européenne et constatées en France, sous réserve des dispositions de l'article 692 du code de procédure pénale ou de la justification d'une sanction administrative qui a été exécutée ou ne peut plus être mise à exécution. »

II. – À l'article 689 du code de procédure pénale, après les mots : « convention internationale », sont insérés les mots : « ou un acte pris en application du Traité instituant les Communautés européennes ».

III. – Après l'article 689-10 du même code, il est inséré un article 689-11 ainsi rédigé :

« Art. 689-11. – Pour l'application du règlement CE n° 561/2006 du parlement européen et du conseil du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 toute personne coupable d'infractions au temps de conduite et de repos au sens du chapitre II du règlement commises dans un État de l'Union européenne. »

Veuillez poursuivre, monsieur le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. L'amendement n° 133 vise à donner une suite à une décision du Conseil de ministres de l'Union européenne sur l'ouverture du transport routier à l'ensemble des États membres, décision adoptée à l'unanimité des pays européens le 13 juin dernier.

Naturellement, nous avons insisté pour pouvoir encadrer le cabotage. Comme vous le savez, notre pays est, par nature, le pays du cabotage. Nous subissons de fortes pressions. Nos transporteurs routiers souffrent déjà d'ordinaire, et c'est encore plus le cas actuellement, en raison de la crise.

Par conséquent, nous avons indiqué que ce dispositif pourrait être encadré. Il nous paraît maintenant opportun d'appliquer ces dispositions d'encadrement. L'Allemagne et l'Espagne l'ont déjà fait, avec un niveau de sanctions suffisamment important pour être dissuasif.

Il s'agit donc, me semble-t-il, d'une mesure qui correspond aux attentes des transporteurs routiers, petits, moyens et grands, de notre pays.

L'amendement n° 134 tend à transposer dans notre droit pénal un certain nombre de dispositions d'harmonisation de législation sociale. Cela permettra d'infliger une sanction à une entreprise ou à un conducteur pour une infraction à la législation sociale constatée en France, même si l'infraction était commise dans un autre État membre, quelle que soit la nationalité de son auteur. Il s'agit d'un point très important.

J'ajoute un élément complémentaire pour l'information de la Haute Assemblée. Nous travaillons dans le même domaine, sur le plan européen et par des accords bilatéraux, à faire en sorte que les infractions routières puissent faire l'objet de sanctions transfrontalières et que les automobilistes puissent être poursuivis après un contrôle automatique dans un autre pays de l'Union européenne.

Nous n'avons pas encore réussi à faire adopter cette disposition au sein de l'ensemble de l'Union européenne, mais il existe déjà une série d'accords bilatéraux, ce qui laisse présager une adoption future.

Comme vous le voyez, il s'agit de deux amendements importants pour la bonne organisation économique et sociale du transport routier français.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La commission remercie le Gouvernement de transposer dès maintenant en droit interne les limites autorisées par l'Union européenne au cabotage routier et émet un avis favorable sur l'amendement n° 133.

En ce qui concerne l'amendement n° 134, nous avons rédigé un rapport voilà deux ans sur le risque de concurrence sociale au sein de l'Europe élargie. Je vous renvoie au débat, dont chacun se souvient, sur le fameux « plombier polonais ». Par conséquent, la commission ne peut que se féliciter de ces mesures et émettre un avis favorable.

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote sur l'amendement n° 133.

M. Michel Teston. Pour notre part, nous sommes évidemment favorables à une meilleure réglementation du cabotage routier de marchandises. Mais si l'on fait référence aux textes actuels, il me semble qu'il faudrait également se montrer rigoureux s'agissant du cabotage ferroviaire. Avec l'ouverture à la concurrence des services internationaux de transport de voyageurs, le problème risque d'être le même dans quelques années.

Monsieur le secrétaire d'État, avons-nous pris suffisamment de précautions ? Comme vous le savez, nous sommes sur une position plus restrictive que la vôtre. Vous m'avez objecté qu'il fallait nous en tenir à la directive pour ne pas encourir les foudres de Bruxelles. Je constate cependant que, après avoir ouvert l'activité de cabotage routier de marchandises, nous sommes obligés de restreindre la possibilité offerte à des transporteurs routiers de marchandises venant d'autres États de l'Union européenne.

Faisons donc bien attention aux décisions que nous prenons en matière de cabotage ferroviaire !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je souhaite répondre à la question de M. Michel Teston, qui me semble justifiée.

Lorsque nous avons accepté, sous la présidence slovène, des nouvelles dispositions d'encadrement du marché routier, nous avons beaucoup insisté pour qu'il puisse éventuellement y avoir des périodes d'exception, afin de tenir compte de la situation économique.

Sans doute n'aurions-nous pas les mêmes exigences si le contexte économique était différent, mais nous devons tenir compte de la fragilité actuelle de nos entreprises, notamment des plus petites d'entre elles. Comme vous le savez, ce sont ces dernières qui souffrent aujourd'hui le plus de la crise.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 133.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 23.

La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote sur l'amendement n° 134.

M. Michel Teston. Je croyais qu'il existait une différence entre un règlement et une directive communautaires : un règlement européen n'est-il pas d'application automatique en droit interne ? Si tel est le cas, pourquoi un tel amendement ?

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je comprends tout à fait votre question, monsieur le sénateur. Mais, par souci de cohérence et d'application de la législation sociale, nous pensons qu'il est nécessaire d'introduire une telle sanction pénale pour avoir une véritable protection sociale et des mesures un tant soit peu dissuasives en la matière.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 134.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 23.

TITRE V

DISPOSITIONS RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

M. le président. L'amendement n° 58, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer cette division et son intitulé.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Ce titre V introduit manifestement des dispositions qui n'ont fait l'objet d'aucune négociation avec les organisations syndicales et patronales représentatives. Tous les domaines d'activités des personnels de l'aviation civile ne sont pas réglementés par le code de l'aviation civile. C'est la raison pour laquelle de nombreuses questions les concernant relèvent du code du travail. Mais, avec le titre V, les personnels vont être exclus s'agissant des droits fondamentaux relatifs à la santé et à la vie sociale, sans que les dispositions antérieures soient remplacées, puisque le règlement de ces questions est renvoyé à des décrets en Conseil d'État.

Pourquoi ne pas examiner de façon spécifique la situation du personnel navigant après avoir rencontré les organisations représentatives du personnel et des employeurs ?

Le texte qui nous est soumis vise particulièrement le transport ferroviaire. D'ailleurs, la commission des affaires économiques a auditionné des représentants des syndicats et acteurs du secteur ferroviaire, mais pas ceux du secteur aérien. Pourtant, ce titre V concerne directement le personnel de ce secteur.

Il est fait référence à des dispositions communautaires pour justifier les modifications et l'articulation entre les mesures relatives à la durée légale du travail et celles qui concernent la définition du temps de travail spécifique au secteur du transport aérien. Mais l'Agence européenne de la sécurité aérienne vient de publier une étude sur l'évaluation des règles de l'Union européenne relatives aux limitations du temps de vol. Cette étude, scientifiquement documentée, montre clairement que la fatigue contribue, dans 15 à 20 % des cas, aux accidents résultant d'erreurs humaines. Selon cette étude, les règles actuelles de l'Union européenne n'apportent pas une protection adéquate contre la fatigue des pilotes et les risques afférents à la sécurité.

L'Agence européenne de la sécurité aérienne a donc engagé une réflexion sur la rédaction d'une nouvelle législation relative aux opérations aériennes et tendant à réduire le temps de service de vol.

Aucune nécessité ne justifie d'accélérer la modification de notre législation, sans concertation ni négociation. Pour le moment, le droit social français permet de protéger les salariés ; n'arguons pas de redondances pour modifier la législation et supprimer certains droits.

Pour la sécurité juridique du personnel, des organisations syndicales et des représentants des employeurs, nous demandons la suppression de ce titre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Qu'il s'agisse du décompte du temps de travail, de la rémunération des heures supplémentaires ou du régime de travail, l'articulation entre le code du travail et le code de l'aviation civile est assurée aujourd'hui en partie par la voie du règlement, ce qui, sur certains points, a été remis en cause par le Conseil d'État.

Il convient donc de clarifier la situation en traçant une séparation plus nette entre ce qui relève de la loi et ce qui relève du règlement. Tel est l'objet des deux articles du titre V.

Par conséquent, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Mes observations porteront sur l'amendement n° 58 et, par anticipation, sur l'amendement n° 37.

Le régime de travail du personnel de l'aviation civile est très complexe : il exclut l'application des articles du code du travail sur le repos quotidien, le temps de pause et le travail de nuit ; on le sait, la plupart des vols long courrier sont des vols de nuit. Ce régime n'est pas codifié et nous avons donc voulu lui donner une lisibilité.

L'article 24 ne crée pas de règles nouvelles : il reprend les dispositions antérieures et assure une meilleure correspondance entre le nombre d'heures de vol et la durée légale du travail, ce qui améliore l'articulation entre le code du travail et le code de l'aviation civile. J'ajoute que cette correspondance a été validée par le Conseil d'État et par la Cour de cassation.

Ledit article prend en compte deux caractéristiques fondamentales de l'activité du personnel navigant de l'aviation civile : l'absence d'un horaire collectif de travail et une production mesurable exclusivement en heures de vol. Mais la pénibilité et la sécurité ne sont pas oubliées ; cet article ne remet donc nullement en cause les dispositions relatives aux limites maximales du temps de service.

L'article 25 traite du temps de travail partiel du personnel navigant ; le sujet est complexe. Pour tenir compte des dispositions votées par le Parlement lors de la discussion du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2009 et relatives à la limite d'âge du personnel navigant, il convenait d'adapter l'article traitant du temps de travail partiel.

Telles sont les raisons qui motivent les articles 24 et 25.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 58.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 24

L'article L. 422-5 du code de l'aviation civile est modifié comme suit :

1° Avant le premier alinéa, il est inséré le chiffre : « I. - ».

2° Après le quatrième alinéa, il est inséré le paragraphe II ainsi rédigé :

« II. - Par exception à l'article L. 3121-10 du code du travail, la durée légale du travail effectif des salariés mentionnés au premier alinéa du I correspond à un temps de vol exprimé en heures par mois ou trimestre ou année civils, déterminé par décret en Conseil d'État. Par exception à l'article L. 3121-22 du code du travail, les heures supplémentaires de vol donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur

les éléments de rémunération pris en compte pour la détermination du salaire minimum mensuel garanti.

« Les dispositions des articles L. 3121-33, L. 3122-29 à L. 3122-45, L. 3131-1 et L. 3131-2 du code du travail ne s'appliquent pas aux personnels entrant dans le champ de l'alinéa ci-dessus.

« Les dispositions des articles L. 1225-47 à L. 1225-60, L. 3122-28, L. 3123-1, L. 3123-2, L. 3123-5 à L. 3123-8, L. 3123-10, L. 3123-11, L. 123-14 à L. 3123-23 et L. 3142-78 à L. 3142-99 du code du travail sont applicables à ces mêmes personnels dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations rendues nécessaires par les contraintes propres aux activités aériennes, par décret en Conseil d'État. »

M. le président. Je suis saisi de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 37, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Cet amendement est en cohérence avec les arguments développés par mon collègue Michel Billout lors de sa présentation de l'amendement n° 58.

Aussi bien le syndicat des pilotes de lignes que la section transport aérien de la CGT affirment que la rédaction de l'article 24 introduit des modifications qui n'ont pas fait l'objet de négociations avec les organisations syndicales représentatives. Ainsi en va-t-il du décompte de l'activité du personnel navigant de l'aéronautique civile, qui ne saurait se limiter uniquement à l'activité de vol : elle doit prendre en compte l'ensemble des activités. Quant à la rémunération des heures supplémentaires, elle devrait être calculée en fonction de l'ensemble des éléments de rémunération, à l'exclusion des frais professionnels, avec la majoration que prévoit le code du travail.

Avec cet article, plusieurs dispositions concernant les temps de pause, le travail de nuit et les repos quotidiens disparaissent, sans que l'on sache si elles seront remplacées ni comment elles le seront. Il y a donc lieu d'inclure, pour le personnel navigant, le bénéfice des temps de pause, du travail de nuit et du repos quotidien. De même, la possibilité de refuser un travail de nuit incompatible avec des obligations familiales impérieuses, auparavant prévue par le code du travail, est supprimée.

Les règles relatives au congé parental, au temps partiel ou au temps sabbatique seront, semble-t-il, fixées par décret en Conseil d'État. Pendant la période transitoire, il est nécessaire que certains droits soient pris en compte, comme les droits au congé parental d'éducation, au congé pour création d'entreprise et au congé sabbatique.

Nous refusons que des règles préjudiciables aux droits du personnel navigant soient adoptées, car elles remettent aussi en cause la sécurité des passagers.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous demandons la suppression de cet article, de même que celle de l'article suivant.

M. le président. L'amendement n° 66 rectifié *bis*, présenté par MM. Collin et Baylet, Mme Escoffier, M. Fortassin, Mme Laborde et MM. Milhau, de Montesquiou, Plancade et Vall, est ainsi libellé :

A – Avant le premier alinéa, de cet article, insérer un paragraphe ainsi rédigé :

I. – L'article L. 422-1 du code de l'aviation civile est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice de l'application des articles L. 422-2 à L. 422-4 et dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, afin de permettre l'organisation du transport public aérien, l'équipage est tenu d'assurer l'intégralité des opérations aériennes qui constitue la mission. Constitue une mission, une succession préalablement définie d'opérations aériennes entre deux temps de repos qui débute et se termine à la base d'affectation. »

B – Par conséquent, faire précéder le premier alinéa de cet article de la mention : « II. – ».

C – Rédiger comme suit le quatrième alinéa de cet article :

« Pour les salariés mentionnés au premier alinéa du I, il est admis, dans les conditions d'exploitation des entreprises de transport et de travail aériens, qu'à la durée légale du travail effectif, telle que définie au premier alinéa de l'article L. 3121-10 du code du travail correspond un temps de travail exprimé en heures de vol d'une durée déterminée par décret en Conseil d'État par mois ou trimestre ou année civils. Par exception à l'article L. 3121-22 du code du travail, les heures supplémentaires de vol donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais.

La parole est à M. Yvon Collin.

M. Yvon Collin. L'activité du personnel navigant de l'aéronautique civile est caractérisée par trois éléments fondamentaux : l'absence d'horaire collectif de travail, une production mesurable exclusivement en heures de vol et l'absence de définition de la notion de « mission aérienne » dans le code de l'aviation civile.

La nouvelle rédaction proposée permet un décompte effectif en heures de vol sur la base d'une correspondance avec la durée légale fixée par le code du travail. Cette correspondance, validée par le Conseil d'État et la Cour de cassation, était jusqu'à présent introduite par un texte réglementaire. Son insertion dans l'article L. 422-5 du code de l'aviation civile a pour objet d'assurer une meilleure articulation entre le code du travail et le code de l'aviation civile. Elle ne remet pas en cause les dispositions relatives aux limites maximales de temps de service qui trouvent une application cumulative afin de protéger la santé et la sécurité des travailleurs.

La première phrase de cet amendement tend à exposer le motif pour lequel l'exception est introduite.

La phrase qui concerne la rémunération des heures supplémentaires vise à prendre en compte la totalité des éléments de rémunération afférents à l'heure de vol, selon l'usage actuel, et non les seuls éléments du salaire minimum mensuel garanti.

Enfin, le terme « mission » est utilisé à diverses reprises dans le code de l'aviation civile sans avoir été préalablement défini. Il convient, d'une part, de préciser son contenu, d'autre part, de s'assurer, dans le respect des mesures relatives

à la sécurité des vols, de la prise en considération des droits des passagers, afin de permettre que ces derniers puissent être rapatriés, en cas de nécessité, dans les meilleurs délais.

M. le président. L'amendement n° 29, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans le dernier alinéa du 2° de cet article, remplacer la référence :

L. 123-14

par la référence :

L. 3123-14

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 29 et pour donner l'avis de la commission sur les amendements n° 37 et 66 rectifié *bis*.

M. Francis Grignon, rapporteur. En ce qui concerne l'amendement n° 29, il s'agit simplement de la rectification d'une erreur de référence juridique.

Par ailleurs, pour les mêmes raisons que celles qui ont été développées précédemment, la commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 37.

En revanche, elle est favorable à l'amendement n° 66 rectifié *bis*, dans sa nouvelle rédaction.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. J'avais annoncé par avance que l'amendement n° 37 recevrait un avis défavorable du Gouvernement ; je maintiens donc cette position.

Je tiens à remercier le sénateur Yvon Collin, rapporteur spécial du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », d'avoir déposé l'amendement n° 66 rectifié *bis*, qui est très important sur deux points : les dispositions fixant les majorations pour heures supplémentaires et la notion de « mission ». En effet, la sécurité des vols est notre préoccupation première, et introduire la notion de mission dans le code de l'aviation civile permettra le rapatriement des passagers dans les meilleurs délais dans les situations délicates. Nous avons connu des besoins importants en la matière dans l'histoire de notre aviation. Le Gouvernement est donc très favorable à cet amendement.

Enfin, l'amendement n° 29 de la commission recueille évidemment un avis favorable, la rectification suggérée étant tout à fait pertinente.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 37.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Michel Billout, pour explication de vote sur l'amendement n° 66 rectifié *bis*.

M. Michel Billout. Sans préjuger de l'intention de nos collègues, cet amendement nous paraît particulièrement dangereux.

Au détour de la réintroduction dans le code de l'aviation civile de mesures réglementaires concernant la durée du travail pour le personnel navigant, cet amendement rectifié tente de porter atteinte une nouvelle fois au droit de grève. En effet, il précise ceci : « l'équipage est tenu d'assurer l'intégralité des opérations aériennes qui constitue la mission. Constitue une mission, une succession préalablement définie d'opérations aériennes entre deux temps de repos qui débute et se termine à la base d'affectation. »

La « succession préalablement définie d'opérations aériennes » mentionnée dans cet amendement constitue ce que les personnels navigants appellent une rotation, qui

s'étale la plupart du temps sur plusieurs jours. Au cours d'une même rotation, les personnels navigants effectuent entre deux et une dizaine de vols, transportant, sur chacun d'eux, des passagers différents.

Si la cessation du travail au milieu d'un vol apparaît dangereuse pour d'évidentes raisons de sécurité, assimiler « rotation » et « mission » revient, de fait, à interdire l'exercice du droit de grève au personnel navigant pendant plusieurs jours, sans qu'il puisse être fait appel à la notion de garantie de la continuité du service public.

Or, depuis l'arrêt du 20 novembre 2003 de la chambre sociale de la cour d'appel de Paris, confirmé en cassation, la jurisprudence assimile mission et vol, et non, comme vous le proposez, mission et rotation : elle a ainsi reconnu « l'assimilation de la mission à la notion de vol ». Cet amendement aboutit donc à remettre en cause cette jurisprudence.

Nous ne pouvons y souscrire et nous voterons contre cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. Nous éprouvons également quelques doutes quant au but poursuivi par les auteurs de cet amendement en raison du risque de limitation du droit de grève des personnels navigants. Comme nous n'avons pas de certitudes, nous nous abstenons.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 66 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 29.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 24, modifié.

(L'article 24 est adopté.)

Article additionnel après l'article 24

M. le président. L'amendement n° 67 rectifié *bis*, présenté par M. Collin, Mme Escoffier, M. Fortassin, Mme Laborde et MM. Milhau, de Montesquiou, Plancade, Vall et Baylet, est ainsi libellé :

Après l'article 24, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 330-6 du code de l'aviation civile est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les entreprises de transport aérien, les attributions des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail s'exercent dans le respect des prérogatives de l'autorité publique en matière de sécurité du transport aérien, concernant la certification des aéronefs, leur exploitation, l'agrément des conditions techniques ayant conduit à la délivrance du certificat de transporteur aérien et l'approbation du manuel d'exploitation. »

II. – Après l'article L. 423-6 du code de l'aviation civile, sont insérés quatre articles ainsi rédigés :

« Art. L. 423-7. – Pour l'application des dispositions des articles L. 423-8 à L. 423-10 le personnel navigant technique est celui qui relève des sections A, B et C mentionnées à l'article L. 421-1. »

« Art. L. 423-8. – Par exception aux dispositions des articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants techniques est au moins égal à vingt-cinq au moment de l'élection

des délégués du personnel ou au moment de la constitution ou du renouvellement du comité d'entreprise ou des comités d'établissement ou au moment de la constitution d'une délégation unique du personnel, cette catégorie constitue un collège spécial pour l'élection des représentants du personnel.

« Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise, il est constitué un collège électoral en application de l'alinéa ci-dessus, un délégué titulaire et un délégué suppléant au comité central d'entreprise appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique. Ils sont inclus dans le nombre de membres fixé par le code du travail, sauf accord conclu entre l'employeur et l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

« *Art. L. 423-9.* – Dans les entreprises de transport et de travail aériens ou leurs établissements, lorsqu'un collège électoral spécifique est créé pour le personnel navigant technique, est représentative à l'égard des personnels relevant de ce collège l'organisation syndicale qui satisfait aux critères de l'article L. 2121-1 du code du travail et qui a recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel dans ce collège.

« Dans les branches qui couvrent les activités de transport et de travail aériens, sont représentatives à l'égard du personnel navigant technique, les organisations syndicales qui remplissent les conditions prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail dans les collèges électoraux de personnels navigants techniques, ou bien les conditions prévues à l'article L. 2122-6 du code du travail.

« *Art. L. 423-10.* – Dans les entreprises dans lesquelles un collège électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques, lorsque la convention ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans ce collège spécifique au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel, quel que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

« La représentativité des syndicats du personnel navigant technique sera déterminée sur la base des résultats obtenus au sein de ce collège. Pour participer à la négociation et signer un accord intercatégoriel, les syndicats reconnus représentatifs au sens de l'article L. 423-9 du code de l'aviation civile devront avoir recueilli au moins 4 % des suffrages exprimés dans l'ensemble des collèges au 1^{er} tour des élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel.

« Lorsque la convention de branche ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3^o de l'article L. 2122-5 du code du travail ou, le cas échéant, dans le cadre de la mesure de l'audience prévue à l'article L. 2122-6 du

code du travail, au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège de personnels navigants techniques en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections ou, le cas échéant, dans le cadre de la même mesure d'audience, quel que soit le nombre de votants. »

III. – L'article L. 342-4 du code de l'aviation civile est abrogé.

IV. – Les dispositions des II et III du présent article entrent en vigueur à compter de la tenue, dans les entreprises concernées, des premières élections professionnelles postérieures à la date de publication de la présente loi.

Toutefois, et jusqu'à la date de ces élections, lorsque la convention ou l'accord n'intéresse que la catégorie professionnelle du personnel navigant technique, la validité de la convention ou de l'accord d'entreprise ou d'établissement est subordonnée à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins la moitié des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections au comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel.

L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de cet accord.

La parole est à M. Yvon Collin.

M. Yvon Collin. La loi du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail a modifié les critères de représentativité des organisations syndicales.

Les dispositions de cet article additionnel, qui créent notamment les articles L. 423-7 à L. 423-10 du Code de l'aviation civile, visent à permettre le maintien de la représentativité du personnel navigant technique dans le cadre des différentes mesures législatives intervenues en matière de dialogue social.

L'amendement présenté prévoit la création d'un collège spécial constitué par les personnels navigants techniques pour les élections des représentants du personnel au sein des entreprises de transport et de travail aériens dès lors que cette catégorie du personnel atteint un seuil de vingt-cinq personnes.

Le respect des traités et conventions internationales ratifiés par la France, de la réglementation communautaire et des principes législatifs figurant au code de l'aviation civile nécessite de concilier l'exercice des attributions légales dévolues aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, les CHSCT, avec celles qui sont confiées aux autorités publiques destinées à assurer la sécurité du transport aérien dans l'intérêt commun du personnel navigant et des passagers transportés.

Sur ce point, l'articulation entre le code du travail et le code de l'aviation civile apparaît peu claire, ce qu'illustre le fait qu'elle a suscité de nombreux contentieux devant les juridictions civiles et pénales. L'ajout d'un alinéa à l'article L. 330-6 permet de mettre en cohérence ces deux législations en rappelant que les prérogatives de l'autorité publique en matière de sécurité du transport aérien s'imposent non seulement à l'exploitant et à ses salariés, mais aussi aux institutions de représentation du personnel.

Cette précision a pour seul souci de permettre un fonctionnement du CHSCT en totale conformité avec les mesures arrêtées par les pouvoirs publics afin d'assurer la sécurité du transport aérien.

M. le président. Le sous-amendement n° 139 rectifié *bis*, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Supprimer le deuxième alinéa du texte proposé par le II de l'amendement n° 67 rectifié *bis* pour l'article L. 423-10 du code de l'aviation civile.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Avant de présenter ce sous-amendement, je souhaite donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 67 rectifié *bis* concernant les attributions des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions du travail et les règles de représentativité du personnel.

L'amendement n° 67 rectifié *bis* permet d'adapter, pour le personnel navigant technique, les dispositions applicables aux cadres en matière de représentativité du personnel. En effet, tout en répondant aux principaux critères caractérisant le personnel cadre, le personnel navigant technique ne relève pas de cette catégorie.

Nous sommes favorables à ces mesures, mais nous ne voyons pas la justification de critères supplémentaires. Le sous-amendement n° 139 rectifié *bis* du Gouvernement tend donc à supprimer le critère des 4 %.

Par conséquent, le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 67 rectifié *bis* sous réserve de l'adoption de son sous-amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La commission est favorable à l'amendement n° 67 rectifié *bis* tel qu'il a été sous-amendé par le Gouvernement.

Elle est donc favorable au sous-amendement n° 139 rectifié *bis*.

M. le président. La parole est à M. Hervé Maurey, pour explication de vote sur l'amendement n° 67 rectifié *bis*.

M. Hervé Maurey. Si j'ai bien compris, l'amendement tend à instaurer un collège spécifique pour le personnel navigant technique, alors qu'il existait jusqu'à présent un collège pour le personnel navigant en général.

Cela signifie que le personnel navigant commercial ne sera plus soumis, désormais, au statut dérogatoire : il sera placé dans la même catégorie que le personnel au sol. Pourtant, nous le savons bien, il n'est pas du tout soumis aux mêmes conditions de travail : le personnel navigant commercial peut ainsi travailler jusqu'à dix-sept heures par jour et il est soumis à certaines contraintes spécifiques.

La modification proposée au détour d'un amendement n'est donc pas anodine. De surcroît, le personnel navigant commercial représente 15 000 agents, alors que le personnel au sol en compte 50 000. Il éprouve donc la crainte d'être un peu noyé.

J'aimerais savoir si les personnels et les syndicats ont été consultés : la mesure a-t-elle fait l'objet d'une concertation ? Ne faudrait-il pas prendre le temps d'examiner ce point avec attention et sérieux ?

M. le secrétaire d'État évoquait tout à l'heure la nécessité de disposer d'un peu de lisibilité sur ces questions. Je crains qu'un amendement, que je n'oserai dire « à la sauvette »,

portant sur le secteur aéronautique, mais présenté dans le cadre de la transposition d'une directive relative aux transports ferroviaires, ne soit quelque peu léger, si je puis me permettre cette expression, lorsqu'il s'agit de changer fondamentalement les conditions de travail de 15 000 agents.

M. le président. La parole est à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. Cet amendement vise à reconnaître la représentativité par métier. Il nous paraît donc aller à l'encontre de la loi du 20 août 2008, qui n'introduisait pas ce type de distinction. Comme vient de le dire Hervé Maurey, les personnels navigants commerciaux et les personnels navigants techniques seront traités différemment.

Nous interrogeant légitimement sur sa pertinence, nous comptons voter contre l'amendement déposé par notre collègue Yvon Collin.

Le sous-amendement du Gouvernement présente au moins le mérite de supprimer la référence au critère de représentativité de 4 %.

Cependant, rien n'est totalement satisfaisant. C'est la raison pour laquelle j'avais envisagé de déposer un sous-amendement permettant de traiter de la même façon les personnels navigants commerciaux et les personnels navigants techniques. Mais l'examen de ce texte est si rapide que la sagesse commande de renvoyer cette question à plus tard, après concertation avec l'ensemble des personnels concernés.

M. le président. La parole est à M. Michel Billout, pour explication de vote.

M. Michel Billout. Nous sommes en total désaccord avec cet amendement modifiant les règles de la représentativité syndicale sans aucune concertation avec les personnels concernés.

Alors qu'une loi portant rénovation de la démocratie sociale vieille de seulement quelques mois – elle ne date que d'août 2008 – modifiait déjà sérieusement la définition de cette représentativité, vous trouvez utile, concernant le personnel navigant, de changer une nouvelle fois ces règles.

Cette attitude nous paraît relever du mépris, parce qu'il s'agit d'un sujet sensible qui nécessite de dialoguer avec les syndicats et non de procéder par voie d'amendements adoptés en vitesse au détour d'une loi dont ce n'est pas l'objet principal.

Nous souhaitons, par cette explication de vote, revenir sur un point précis concernant les possibilités d'intervention des comités d'hygiène et de sécurité. Préalablement, rappelons que ces organes ont une mission essentielle en matière de sécurité des personnels. Cette mission, régaliennne, ne devrait pas être entravée.

Ainsi, l'article L 4612-2 du Code du travail dispose : « Le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail procède à l'analyse des risques professionnels auxquels peuvent être exposés les travailleurs de l'établissement ainsi qu'à l'analyse des conditions de travail. »

Pourtant, la rédaction prévue par cet amendement pour l'article L. 423-7 du code de l'aviation civile bloque, de fait, en excluant l'exploitation des aéronefs du champ d'intervention des CHSCT, toute possibilité d'intervention de ces comités. Or vous ne pouvez pas ignorer que les personnels navigants effectuent la quasi-totalité de leurs tâches dans les avions.

En proposant une telle rédaction pour l'article L. 423-7 du code de l'aviation civile, vous videz donc de toute substance la mission des CHSCT des personnels navigants des compagnies aériennes. Vous avouerez que ce n'est pas totalement anodin.

Nous ne pouvons y souscrire et nous voterons donc contre cet amendement, même si le sous-amendement du Gouvernement le modifie légèrement.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 139 rectifié *bis*.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 67 rectifié *bis*, modifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. En conséquence, le sous-amendement n'a plus d'objet.

Article 25

L'article 4 de la loi n° 84-4 du 3 janvier 1984 instituant pour les salariés un congé pour la création d'entreprise et un congé sabbatique et l'article 7 de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction de la durée du temps de travail sont abrogés.

À l'article 7 de la loi n° 84-9 du 4 janvier 1984 portant modification du code du travail et relative au congé parental d'éducation et au travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant, les mots : « et aux personnels navigants professionnels de l'aviation civile, » sont supprimés.

M. le président. L'amendement n° 36, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Cet amendement est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon., rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Avis également défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 36.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 25.

(L'article 25 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 25

M. le président. L'amendement n° 135, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 25, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Les dispositions du chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile (partie législative) sont modifiées comme suit à compter du premier jour du quatrième mois suivant la date de publication de la présente loi :

1° Au premier alinéa de l'article L. 227-1, les mots : « Il est institué, dans les six mois à compter de la promulgation de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, une autorité administrative indépendante dénommée « Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires », » sont remplacés par les mots « L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est une autorité administrative indépendante » ;

2° Au sixième alinéa du même article, les mots : « gêne sonore » sont remplacés par les mots : « nuisances sonores » ;

3° Les seizième et dix-septième alinéas du même article sont supprimés ;

4° Le premier alinéa de l'article L. 227-4 est précédé de la mention : « I » ;

5° Au premier alinéa du même article, les mots : « Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, » sont supprimés ;

6° Au sixième alinéa du même article, les mots : « dont l'aéronef ne respecte » sont remplacés par les mots : « ne respectant » ;

7° Les douzième à quinzième alinéas du même article sont remplacés par seize alinéas ainsi rédigés :

« II. – Pour l'exercice de son pouvoir de sanction, et dans les conditions fixées par son règlement intérieur, l'Autorité bénéficie du concours de sept membres associés :

« – deux représentants des professions aéronautiques ;

« – deux représentants d'associations de riverains d'aérodromes ;

« – un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national ;

« – un représentant d'activités riveraines des aéroports impactées par l'activité aéroportuaire ;

« – un représentant du ministre chargé de l'aviation civile.

« Ces membres associés et leurs deux suppléants respectifs sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable. Les membres associés titulaires et leurs suppléants perdent leur qualité de membre s'ils perdent la qualité en fonction de laquelle ils ont été désignés.

« III. – Les manquements à ces mesures sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'Autorité.

« À l'issue de l'instruction, le président de l'Autorité peut classer sans suite la procédure dès lors que les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ou que ceux-ci ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction.

« L'instruction et la procédure devant l'Autorité sont contradictoires.

« L'instruction est assurée par des fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13 autres que ceux qui ont constaté le manquement, qui peuvent entendre toutes personnes susceptibles de contribuer à l'information et se faire communiquer tous documents nécessaires.

« Un rapporteur permanent et son suppléant sont placés auprès de l'Autorité.

« Au terme de l'instruction, le rapporteur notifie le dossier complet d'instruction à la personne concernée. Celle-ci peut présenter ses observations au rapporteur.

« L'Autorité met la personne concernée en mesure de se présenter devant elle ou de se faire représenter. Elle délibère valablement au cas où la personne concernée néglige de comparaître ou de se faire représenter.

« Après avoir entendu le rapporteur et, le cas échéant, la personne concernée ou son représentant, l'Autorité délibère hors de leur présence.

« Les membres associés participent à la séance. Ils ne participent pas aux délibérations et ne prennent pas part au vote. » ;

8° La dernière phrase de l'avant-dernier alinéa du même article est ainsi rédigée : « Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission d'un manquement. » ;

9° Après l'avant-dernier alinéa du même article, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

10° Le dernier alinéa du même article est supprimé ;

11° Au troisième alinéa de l'article L. 227-5, les mots : « de la gêne sonore » sont remplacés par les mots : « des nuisances sonores » ;

12° La dernière phrase du premier alinéa de l'article L. 227-7 est supprimée ;

13° Au second alinéa du même article, après le mot : « rapport », il est inséré le mot : « public » ;

14° Après le premier alinéa de l'article L. 227-9, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Celui-ci nomme le rapporteur permanent et son suppléant. » ;

15° Le deuxième alinéa du même article est ainsi rédigé :

« Pour l'exécution de ses missions, l'Autorité établit son règlement intérieur qui est publié au Journal officiel de la République française. »

II. – Sous réserve des dispositions de l'article L. 227-1, les membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires nommés à la date de la promulgation de la présente loi exercent leur mandat jusqu'au terme de celui-ci y compris le président qui conserve sa fonction.

III. – Pour les manquements ayant fait l'objet d'une proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances avant le premier jour du quatrième mois suivant la date de publication de la présente loi, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires se prononce au vu de ces propositions. Elle s'assure que ces propositions sont communiquées à la personne concernée.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous sommes tous attachés à l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'ACNUSA, qui est importante pour la protection des riverains. Or un arrêt du Conseil d'État annulant une sanction de celle-ci nous a montré que la procédure actuelle ne garantissait pas suffisamment les

droits de la défense. Nous avons donc défini de nouvelles modalités de sanction qui assureront une meilleure sécurité juridique et favoriseront la transparence.

Comme le sait Yvon Collin, nous avons travaillé, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, pour étendre le champ des compétences de l'ACNUSA à toute forme de pollution. Nous souhaitons donc donner plus de pouvoirs à cette autorité déjà ancienne et améliorer la sécurité juridique de ses décisions.

M. le président. Le sous-amendement n° 148, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, est ainsi libellé :

I. – Après le 1° du I de l'amendement n° 135, insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au quatrième alinéa du même article, le mot : « cinq » est remplacé par le mot : « sept » ;

II. – Après le 2° du même I, insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...° Après le sixième alinéa du même article, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« – d'émissions atmosphériques de l'aviation, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile ;

« – d'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ; »

...° Au onzième alinéa du même article, le mot : « quatre » est remplacé par le mot : « cinq » ;

La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Rédigé dans l'urgence, ce sous-amendement n'est pas très lisible. Il est proposé de revenir à la rédaction proposée par le Gouvernement dans le projet de loi portant engagement national pour l'environnement, laquelle élargit la composition de l'ACNUSA.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La commission émet un avis favorable sur l'amendement n° 135.

Elle demande l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 148, qui vient d'être déposé.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Précisément parce qu'il est d'accord avec M. Teston, le Gouvernement est défavorable au sous-amendement n° 148.

Le Gouvernement reprend en effet à son compte les demandes de celui-ci : l'accroissement du pouvoir de sanction et l'élargissement des compétences de l'ACNUSA à toutes les nuisances figurent d'ores et déjà dans le projet de loi Grenelle II présenté en conseil des ministres et qui vous sera soumis prochainement. Il s'agit, pour l'instant, d'assurer la sécurité juridique.

Je propose à M. Teston de retirer son sous-amendement dans la mesure où l'histoire lui donnera raison.

M. le président. Monsieur Teston, le sous-amendement n° 148 est-il maintenu ?

M. Michel Teston. Non, je le retire, monsieur le président, puisque M. le secrétaire d'État a pris l'engagement que la question serait traitée dans le cadre du projet de loi Grenelle II.

M. le président. Le sous-amendement n° 148 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 135.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 25.

L'amendement n° 136 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 25, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 330-10 du code de l'aviation civile, sont insérés trois articles

L. 330-10-1, L. 330-10-2 et L. 330-10-3 ainsi rédigés :

« *Art. L. 330-10-1.* – Les agents et fonctionnaires énumérés à l'article L. 330-10 sont chargés de veiller au respect des dispositions prévues par les textes communautaires entrant dans le champ de compétence de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile et mentionnés à l'annexe du règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs. À cette fin, ils disposent des pouvoirs énumérés à l'article 4 du règlement précité.

« Pour l'exercice de leurs missions, les agents mentionnés à l'alinéa précédent ont accès, lorsqu'ils sont à usage professionnel, aux locaux, terrains, aéronefs, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils ne peuvent y accéder qu'entre huit heures et vingt heures, ou en dehors de ces heures, lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité est en cours.

« En cas d'opposition du responsable des lieux, la visite ne peut se dérouler qu'avec l'autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter.

« Ce magistrat est saisi à la requête de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile. Il statue par une ordonnance motivée, conformément aux dispositions prévues aux articles 493 à 498 du code de procédure civile. La procédure est sans représentation obligatoire.

« La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. À tout moment, il peut décider l'arrêt ou la suspension de la visite.

« Sous réserve du respect des données à caractère personnel, le secret professionnel ne peut être opposé aux agents et fonctionnaires agissant dans le cadre des pouvoirs visés au présent article.

« À l'issue de leurs opérations, les agents et fonctionnaires dressent procès-verbal, dont copie est remise aux parties intéressées.

« *Art. L. 330-10-2.* – Les agents et fonctionnaires habilités à constater les manquements aux textes mentionnés à l'article L. 330-10-1 peuvent enjoindre aux parties intéressées, en leur impartissant un délai raisonnable, de se conformer aux obligations résultant des textes mentionnés à l'article L. 330-10-1 ou de faire cesser les manquements à ces textes.

« L'autorité administrative chargée de l'aviation civile peut agir devant la juridiction civile, pour demander au juge d'ordonner, s'il y a lieu sous astreinte, toute mesure de nature à mettre un terme aux manquements mentionnés aux textes figurant à l'article L. 330-10-1.

« *Art. L. 330-10-3.* – Les dispositions relatives au secret professionnel ne font pas obstacle à la communication aux autorités compétentes des États membres de l'Union européenne, par l'autorité administrative chargée de l'aviation civile, selon les conditions et modalités du Règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement et du Conseil du 27 octobre 2004, d'informations et de documents détenus et recueillis dans l'exercice de leurs missions par les agents et fonctionnaires habilités à constater et rechercher des manquements aux dispositions entrant dans l'application dudit règlement. »

II. – À l'article L. 330-11 du code de l'aviation civile, les mots « et L. 330-6 » sont remplacés par les mots « L. 330-6, L. 330-10-1, L. 330-10-2 et L. 330-10-3 ».

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous évoquons tout à l'heure, à propos du ferroviaire, les droits du passager. Là, il s'agit de transposer dans notre droit des éléments relatifs à la coopération entre les autorités qui veillent à la protection des passagers : droit en matière d'indemnisation, d'assistance, de retard, d'annulation de vol.

Nous donnons à la direction générale de l'aviation civile, la DGAC, des pouvoirs d'enquête dont elle est actuellement dépourvue. Celle-ci pourra également prononcer des injonctions. Nous avons en effet connaissance de cas où les passagers ne sont pas assez respectés par certaines compagnies aériennes.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 136 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 25.

L'amendement n° 137, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 25, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 123-4 du code de l'aviation civile est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« L'exploitant d'aérodrome ou l'autorité administrative de l'État compétente peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure dans les situations suivantes :

« – en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou des amendes administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ;

« – en cas de non-restitution d'une aide d'État ayant fait l'objet d'une décision de récupération de la part de la Commission européenne ou d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes. »

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cet amendement a pour objet d'élargir les cas de saisie conservatoire d'un aéronef.

Ce dispositif existe déjà lorsque, par exemple, une aide d'État n'est pas restituée et qu'il s'agit de la récupérer. Nous avons tous vu des aéronefs immobilisés parce qu'ils avaient fait l'objet de saisie.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 137.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 25.

L'amendement n° 138 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Après l'article 25, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre VII du titre V du livre VII de la troisième partie du code de l'éducation, est ainsi rédigé :

« Chapitre VII

« L'École nationale supérieure maritime

« *Art. L. 757-1.* – L'École nationale supérieure maritime est un établissement public d'enseignement supérieur placé sous la tutelle du ministre chargé de la mer. Elle a notamment pour objet de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande.

« Les règles d'organisation et de fonctionnement de l'École nationale supérieure maritime sont fixées par décret en Conseil d'État.

« Les dispositions de l'article L. 421-21 sont applicables aux élèves de l'École nationale supérieure maritime. »

II. – En conséquence, faire précéder cet article d'une division additionnelle ainsi rédigée :

Titre...

Dispositions relatives à la marine marchande

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Lors des discussions sur le Grenelle de l'environnement, nous avons évoqué – et Jean-Louis Borloo l'a fait plus récemment en présentant avec Chantal Jouanno et moi-même le Grenelle de la mer – nos écoles maritimes.

J'ai rencontré à plusieurs reprises les élus concernés : M. Ayrault à Nantes, le député-maire de Saint-Malo, le député-maire de Bordeaux, le maire du Havre, M. Rufenacht. Notre pays a besoin d'officiers, de personnels de qualité sur les navires et, dans un contexte de pénurie, nous pensons qu'il faut réformer nos écoles qui sont actuellement, en vertu d'une loi de décentralisation de 2004, des établissements publics régionaux.

Or nous nous sommes aperçus – et les plus décentralisateurs d'entre nous en sont convenus – que notre système n'était pas bon, qu'il n'avait pas fonctionné depuis 2004 et que nous devrions nous doter d'un seul établissement.

Mais il ne s'agit pas de supprimer les sites actuels. Les quatre sites qui correspondent aux grandes régions maritimes traditionnelles de formation de marins et d'officiers seront maintenus : le Havre en Normandie, Saint-Malo en Bretagne, Nantes en Pays-de-Loire et Sud Bretagne, – je ne me mouille pas ! *(Sourires.)* – et Marseille en Méditerranée.

Chacun de ces sites serait spécialisé. Un élargissement des missions de formation est également prévu, ainsi qu'une association des collectivités et des armateurs ; j'ai d'ailleurs récemment évoqué ce sujet avec le président du conseil régional de Bretagne, Jean-Yves Le Drian.

Nous voulons également mettre en place de nouvelles passerelles – par exemple, les officiers pourraient avoir le titre d'ingénieurs – et de meilleures formations.

En réalité, il s'agit de corriger une situation qui, en 2004, nous apparaissait à tous comme une bonne idée : quatre établissements régionaux ; mais ils n'ont pas donné satisfaction. Il y a maintenant consensus politique parmi l'ensemble des élus et des spécialistes du monde maritime sur la nécessité de se doter d'une école unique de la marine marchande.

Si nous formulons cette demande aujourd'hui au Parlement, c'est dans la perspective d'une meilleure préparation de la rentrée à l'automne prochain dans le cadre de cette nouvelle école unique, sans que soient remis en cause – je le rappelle aux élus –, les principaux sites des écoles maritimes existantes.

M. le président. Le sous-amendement n° 144, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, est ainsi libellé :

Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé par le I de l'amendement n° 138 rectifié pour l'article L. 757-1 du code de l'éducation, après le mot :

supérieur

insérer le mot :

multisite

La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Nous souhaitons affirmer que l'amendement n° 138 rectifié du Gouvernement répond à une attente forte de la profession, qui souhaite la mise en œuvre d'une politique de formation ambitieuse dans le domaine maritime, en particulier dans le contexte actuel de pénurie d'officiers.

Ainsi, il est créé une école nationale supérieure d'enseignement maritime, qui est un établissement public d'enseignement supérieur, conformément aux engagements de M. le secrétaire d'État.

Nous souhaitons, par notre sous-amendement, préciser que cet établissement est multisite.

En effet, monsieur le secrétaire d'État, vous vous êtes engagé, lors de la quatrième édition des Assises de la mer au Havre, le 2 décembre 2008, à ce que le nouvel établissement soit multisite, contrairement à ce que demandaient les armateurs qui proposaient de fermer deux à trois écoles.

Pour notre part, nous sommes attachés à la présence des quatre sites du Havre, de Nantes, de Saint-Malo et de Marseille dont vous venez de parler au sein d'une école nationale supérieure d'enseignement maritime.

Nous vous demandons donc, monsieur le secrétaire d'État, d'honorer vos engagements et de prévoir dans ce texte de loi que cet établissement soit multisite.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. La commission est favorable à l'amendement n° 138 rectifié.

Sur le sous-amendement n° 144, nous avons des doutes quant à la dénomination proposée pour l'école : « école nationale supérieure multisite de l'enseignement maritime », dont l'acronyme serait ENSMEM, ce qui semble un peu compliqué. En revanche, ce sous-amendement est intéressant au regard des garanties concernant l'implantation des différentes écoles.

La commission a émis un avis défavorable à cause de cette appellation un peu bizarre, mais elle aimerait que M. le secrétaire d'État nous précise comment les choses vont se passer dans la pratique.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 144 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je comprends parfaitement la préoccupation exprimée par Mme Mireille Schurch dans ce sous-amendement. Mais je ne suis pas tout à fait d'accord pour que le terme « multisite » figure dans la dénomination de l'école, car ce n'est pas très élégant.

Il y a deux solutions : soit vous nous faites confiance, madame le sénateur, pour que, dans la suite de la discussion, nous récrivions l'article ; soit vous rectifiez votre sous-amendement dans le sens que je vous propose en indiquant que l'école « a notamment pour objet de préparer dans plusieurs sites aux carrières d'officier de la marine marchande », ce qui correspondrait à l'esprit de votre proposition.

M. le président. Madame Schurch, acceptez-vous de rectifier votre sous-amendement dans le sens suggéré par M. le secrétaire d'État ?

Mme Mireille Schurch. Tout à fait, monsieur le président.

M. le président. Je suis donc saisi d'un sous-amendement n° 144 rectifié, présenté par Mme Schurch, M. Billout, Mme Didier, MM. Danglot et Le Cam, Mme Terrade et les membres du Groupe Communiste, Républicain, Citoyen et des Sénateurs du Parti de Gauche, et ainsi libellé :

Dans la seconde phrase du premier alinéa du texte proposé par le I de l'amendement n° 138 pour l'article L. 757-1 du code de l'éducation, après le mot :

préparer
insérer les mots :
dans plusieurs sites

Je mets aux voix ce sous-amendement.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que ce sous-amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Je mets aux voix, modifié, l'amendement n° 138 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que l'amendement a également été adopté à l'unanimité des présents.

Un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 25.

Intitulé du projet de loi

M. le président. L'amendement n° 30, présenté par M. Grignon, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit l'intitulé de ce projet de loi :

Projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. Nous proposons de supprimer dans l'intitulé du projet de loi la référence aux transports guidés – il s'agit des métros, tramways ou autres – afin d'éviter toute confusion.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 30.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que cet amendement est adopté à l'unanimité des présents.

L'intitulé du projet de loi est ainsi rédigé.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Michel Teston, pour explication de vote.

M. Michel Teston. L'examen de ce projet de loi s'est déroulé dans des conditions très particulières. Inscrit à l'ordre du jour, puis retiré, réinscrit ensuite dans un créneau inhabituel à cette période de la session parlementaire, le texte a été examiné en deux temps.

Malgré ce contexte peu propice à la concentration, les débats ont été empreints de la plus grande cordialité ; il convient d'en remercier le secrétaire d'État, le rapporteur et l'ensemble des intervenants.

Il faut rappeler que le travail avait été bien préparé en commission par le rapporteur, le président et les membres de la commission des affaires économiques, ainsi que par les services de la commission, notamment l'administrateur en charge de ce dossier. Voilà pour le contexte !

Quelle appréciation portons-nous sur le texte issu de nos débats ?

Lors de la discussion générale, j'avais dit que le projet de loi devait être précisé sur certains points, qu'il comportait trois oublis majeurs et, plus encore, qu'à l'instar de la directive qu'il vise à transcrire il était inspiré par la croyance absolue que seule l'ouverture à la concurrence était de nature à développer les services internationaux de transport de voyageurs, croyance que les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés ne partagent absolument pas.

La discussion des amendements a-t-elle permis des avancées ? Quelques-uns de nos amendements ont été adoptés.

Il s'agit de l'amendement relatif à la réintégration dans la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, de l'expression « service public de transport ferroviaire » ou de l'amendement concernant l'affirmation du rôle de RFF comme gestionnaire du réseau ferré national.

Ont également été adoptés l'amendement visant à préciser qu'un opérateur de proximité ne peut racheter de domaine public ferroviaire à RFF ainsi que celui ayant trait à la présentation d'un rapport du Gouvernement au Parlement indiquant les solutions envisageables pour le remboursement progressif de la dette de RFF.

Deux à trois autres amendements ont été satisfaits en totalité ou en partie par l'adoption d'un autre amendement ; tel est le cas avec l'amendement du rapporteur relatif

à la certification des conducteurs de trains, élément important tant pour l'harmonisation sociale que pour la sécurité ferroviaire.

En revanche, il n'y a pas eu de réelle avancée sur la question des relations entre RFF et la SNCF. Pire, l'adoption de l'amendement n° 131 du Gouvernement fait craindre une filialisation, à terme, des missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national.

Seule la mise en place d'une *holding* coiffant RFF et la SNCF est de nature à apporter une vraie réponse sans introduire un nouveau morcellement du système ferroviaire. Cela suppose toutefois la reprise progressive par l'État de la dette de RFF. A cet égard, nous avons seulement obtenu que le Gouvernement rédige un rapport sur les solutions à mettre en œuvre pour résorber la dette de RFF. C'est mieux que rien, mais c'est encore insuffisant.

J'en viens au point de désaccord majeur de notre groupe avec ce projet de loi.

Nous considérons en effet que l'ouverture à la concurrence n'est pas la bonne solution pour développer les services internationaux de transport de voyageurs.

Nous redoutons un écrémage des lignes considérées comme rentables, avec une forte concurrence sur ces quelques linéaires, alors que les opérateurs historiques devront continuer à assurer le transport international sur les lignes non rentables ou peu rentables.

La voie à retenir est autre : il s'agit de la coopération entre les grands opérateurs ferroviaires. De tels services existent avec, par exemple, Eurostar, Thalys, Lyria, ou encore Alleo. Il convient de créer d'autres partenariats.

Pour conclure, je citerai Thierry Mignauw qui, lorsqu'il était directeur général délégué « infrastructures » de la SNCF, avait démissionné de son poste en raison de son désaccord avec la réforme ferroviaire imposée par l'Union européenne.

Lors de son départ en retraite, il s'est exprimé ainsi : « La volonté d'introduire à tout prix la concurrence à l'intérieur du mode ferroviaire [...] a conduit à prôner en Europe la séparation de l'infrastructure, d'une part, et des entreprises ferroviaires, d'autre part. À mon sens, c'est une erreur profonde, car elle introduit une coupure dans le mode de transport guidé qu'est le chemin de fer entre, d'un côté, le guidé qu'est l'infrastructure et, de l'autre, les mobiles que sont les trains. C'est antinaturel. Ce choix n'a été fait qu'en Europe : ni les Japonais, qui ont les meilleurs chemins de fer de voyageurs du monde, ni l'Amérique du nord, qui a les chemins de fer de marchandises les plus efficaces, n'ont pris un tel parti ».

Vous conviendrez, mes chers collègues, qu'il est difficile d'être plus clair. Comme Thierry Mignauw, les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés considèrent qu'une génération de décideurs européens s'est trompée. Nous voterons donc contre ce texte. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC-SPG et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous avons achevé l'examen – il s'est déroulé en deux temps, comme l'a rappelé notre collègue Michel Teston – de ce projet de loi, qui revêt une importance fondamentale pour l'avenir des activités ferroviaires dans notre pays.

Je souhaite remercier le président et le rapporteur de la commission des affaires économiques de l'organisation de cette discussion, ainsi que M. le secrétaire d'État, de sa présence et des réponses qu'il nous a apportées.

Combien d'entre nous assistent à la fermeture sur nos territoires des services publics, comme les comptoirs de la Banque de France, les centres d'EDF, des impôts, de sécurité sociale, les commissariats, les tribunaux de commerce, de grande instance ?

On éloigne le citoyen de ces services aux motifs d'une rationalisation et que des moyens de liaison existent aujourd'hui. Mais comment assurer l'accès du citoyen à la justice, à la sécurité, à l'administration si, dans le même temps, on assiste à la fermeture des gares et à la dégradation de trop nombreux kilomètres de voies ferrées ?

Monsieur le secrétaire d'État, si chacun prend sa voiture – encore faut-il en avoir une ! –, quel sera le coût écologique et économique de la somme de ces déplacements individuels ? Tout cela, admettez-le, n'est pas « grenello-compatible » du point de vue de l'objectif de report modal de la route vers le rail.

Avec ce projet de loi, vous êtes loin d'avoir pris la mesure des enjeux sociaux et environnementaux d'un véritable service public en matière ferroviaire. Vous cherchez encore à acter la libéralisation d'un secteur qui assurait une péréquation et une irrigation ferroviaire de tout le territoire, alors que, tout le monde le sait, les nouveaux entrants se positionneront uniquement sur des axes rentables. Les axes secondaires vont être petit à petit supprimés, comme cela a été le cas pour le fret ferroviaire.

Encore une fois, vous allez privatiser les profits et socialiser les pertes au nom du libre marché et d'une concurrence libre pour les plus riches, faussée pour le secteur public et néfaste pour les personnes les plus défavorisées.

Votre projet de loi ne règle ni la question du financement ni celle de la péréquation.

La création d'une direction d'exploitation est un pas supplémentaire vers la parcellisation du système ferroviaire et son éclatement.

Mes chers collègues, qui supportera les 70 millions d'euros pris en charge en 2008 par la SNCF au bénéfice, apprécié, des familles nombreuses et des étudiants, pour les congés annuels et pour les trajets domicile-travail ?

L'autorité de régulation ne sera pas en mesure d'assurer le bon fonctionnement de services au public ; les amendements visant à lui interdire de s'opposer à la création d'un cabotage mettant en cause l'économie d'un contrat de service public en sont la preuve. Le maintien dans la LOTI de l'expression « service public du transport » que nous avons défendu était la moindre des choses.

Nos tentatives pour que le wagon isolé soit reconnu comme service public ont été balayées par votre majorité. C'est dommage, puisque cette demande avait déjà été formulée par la commission des affaires économiques lors de l'examen du projet de loi Grenelle I.

Nous l'avons dit et défendu clairement : il n'y a pas d'urgence à libéraliser un secteur aussi vital pour toute la société. Pour le moment, et même si nous contestons la logique concurrentielle européenne, cette dernière n'interdit aucunement l'existence d'un vrai pôle public de transports, une structure intégrée techniquement, juridiquement et socialement, une SNCF assurant la réalisation des objectifs en matière de développement durable. Nous avons toujours

la liberté, même en étant dans l'Union européenne, de définir et de choisir les services que nous estimons d'intérêt général pour notre pays.

Mes chers collègues, au groupe CRC-SPG, nous ne pouvons accepter de mettre un trait sur trois cent soixante années d'histoire, de sacrifier ce qui a permis de structurer la notion même de service public. La logique libérale gouvernementale de privatisation effrénée ne peut avoir notre assentiment.

Nous voterons contre ce projet de loi, car nous disons non au *dumping* social, à l'Europe des salaires tirés vers le bas et de la sécurité passée au second plan. Les citoyens et la collectivité publique ont besoin d'un autre projet pour adapter et moderniser notre système ferroviaire. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC-SPG et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Monsieur le secrétaire d'État, l'aspect fondamental de ce texte justifiait que nous nous assurions de votre présence pour l'ensemble de son examen. Il y a longtemps, en effet, que nous n'avions pas eu de débat sur l'avenir des transports ferroviaires et sur la pleine participation de notre pays à la construction de l'Europe ferroviaire.

Cette activité est à un tournant de son histoire et il est important que cette étape de l'ouverture à la concurrence soit franchie dans des conditions équilibrées et transparentes. Le présent projet de loi va permettre de répondre aux griefs formulés à notre rencontre par la Commission européenne l'été dernier afin que nous respections nos obligations en la matière.

Il est donc nécessaire de mettre en place un dispositif de régulation efficace, qui garantisse à tous les opérateurs un accès équitable au réseau ferré. Tel sera le rôle de la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires. Par ailleurs, la fixation du niveau des péages sera désormais soumise à l'avis conforme de cette autorité indépendante.

En ce qui concerne la gestion des droits d'utilisation du réseau, la solution que nous avons adoptée nous semble la plus sage, car elle permet une évolution future vers une plus grande autonomie, ce qui devrait convenir à Bruxelles.

Au terme de ce débat, je voudrais remercier la commission des affaires économiques, en particulier son président Jean-Paul Emorine et son rapporteur Francis Grignon, pour l'excellent travail effectué, ainsi que le président Hubert Haenel, grand connaisseur des transports ferroviaires et auteur d'un rapport sur le sujet à la demande du Premier ministre.

Je vous remercie également, monsieur le secrétaire d'État, des avancées que nous avons pu réaliser avec vous, en attendant d'aller plus loin demain. Soucieux de faire évoluer l'organisation de notre système ferroviaire, le groupe UMP votera ce texte.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

(*Le scrutin a lieu.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 127 :

Nombre de votants.....	341
Nombre de suffrages exprimés.....	327
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	164
Pour l'adoption	188
Contre	139

Le Sénat a adopté. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur. On n'a pas tous les jours l'occasion d'être rapporteur d'un texte. C'est pourquoi je veux remercier l'ensemble des intervenants. Je reconnais que l'ambiance a été parfois un peu trop décontractée, et je vous prie de m'en excuser. Cependant, sachez que je ne suis pas tout à fait fautif, car on m'a poussé au crime. (*Sourires.*)

Cela étant, je veux également vous remercier, monsieur le secrétaire d'État ; vos services ont répondu à toutes nos questions lors des travaux préparatoires et ils se sont toujours montrés disponibles.

Je remercie aussi les services du Sénat, qui m'ont bien aidé pour répondre aux interrogations des uns et des autres.

Enfin, je remercie tous nos collègues, qui ont beaucoup apporté à ce débat. Même si nous n'étions pas toujours d'accord, nos discussions se sont déroulées dans une ambiance non pas festive, n'exagérons rien, mais courtoise, où chacun a respecté l'autre.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur le président, je tiens à vous remercier de nous avoir permis de prolonger cette séance afin de terminer l'examen de ce texte. Cela permettra au Sénat d'aborder dès demain matin la discussion du projet de loi pour le développement économique de l'outre-mer, qui est particulièrement important en ce moment pour notre pays.

M. le président. Absolument !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. En ce lundi soir, permettez-moi d'adresser une pensée particulière aux familles dont les enfants ont été fauchés hier sur une voie ferrée. Nous souhaitons que l'enquête judiciaire apporte tous les éléments d'éclaircissement. Avec Jean-Louis Borloo, nous avons d'ailleurs saisi le bureau enquêtes accidents afin de savoir quelles mesures doivent être prises pour améliorer la sécurité aux abords des grands rassemblements.

Nous avons tous beaucoup de compassion pour ces familles et ces enfants, qui ont vu une belle soirée de football se terminer de cette tragique manière.

M. Charles Revet. Bien sûr !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Pour en revenir à notre texte, je souhaite remercier le président de la commission, M. Jean-Paul Emorine, le rapporteur, M. Francis Grignon, et leurs excellents collaborateurs de la commission des affaires économiques de tout le travail réalisé.

Ce texte était à la fois simple et compliqué : compliqué, parce qu'il a été enrichi de diverses dispositions relatives aux transports ; simple, parce qu'il s'agissait de mettre notre législation en conformité avec les règles de la concurrence, mais une concurrence équilibrée, qui ne se fasse au détriment ni des agents des services publics ferroviaires, ni des consommateurs, ni des entreprises de notre pays. Je crois que nous avons fait du bon travail.

Je remercie les groupes de l'opposition de leur attitude constructive : ils ont avancé des arguments et nous avons eu un vrai débat.

Je remercie le RDSE, qui a joué un rôle important ; je pense en particulier à Yvon Collin, qui a présenté des amendements très intéressants.

Je remercie enfin les membres du groupe de l'Union centriste, qui étaient présents en nombre, et ceux de l'UMP, très nombreux par la pensée (*Rires.*), représentés par mon ami Charles Revet. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste. – M. Charles Revet applaudit également.*)

M. le président. Monsieur le secrétaire d'État, le Sénat partage le chagrin de ces familles frappées au soir d'un événement sportif et s'associe aux paroles que vous venez de prononcer. Il s'agit bien entendu d'un drame douloureux, et nous comptons sur vous pour qu'un tel fait ne puisse se reproduire.

6

DÉPÔT DE QUESTIONS ORALES AVEC DÉBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

N° 28 rectifié. – Le 12 mars 2009 – M. Jean-Pierre Sueur interroge Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi sur l'avenir de la filière automobile. Depuis octobre 2008, une succession de mesures destinées à la filière automobile ont été annoncées, que ce soit sur le plan national ou sur le plan européen.

Le Gouvernement vient de présenter un nouveau plan de relance dont un volet serait consacré à la mise en œuvre du « pacte automobile » annoncé le 9 février dernier. Celui-ci se traduit notamment par l'octroi de 6,5 milliards d'euros aux constructeurs automobiles afin de leur permettre de financer leurs projets stratégiques et par une subvention de 240 millions d'euros à Oséo afin de garantir 1 milliard d'euros de prêts supplémentaires aux sous-traitants automobiles.

L'on peut se féliciter de ce que le Gouvernement prenne enfin la mesure de la gravité de la crise du secteur et du risque qui pèse sur l'ensemble de cette filière industrielle essentielle au développement économique de nos territoires.

Mais force est de s'interroger sur les contreparties en termes, notamment, de maintien des sites et de préservation de l'emploi, de conditions de travail et de salaires ainsi qu'en termes de formation professionnelle qui seront exigées des constructeurs bénéficiaires du plan de relance. La crise de la filière automobile est en effet à la croisée de questions essentielles, celle de la préservation des emplois, celle d'une meilleure indemnisation du chômage, et celle non moins fondamentale de la formation continue.

Dans le prolongement de ces questions, il convient également de s'interroger sur la stratégie industrielle qui sous-tend toutes ces mesures du plan de relance. Car cette crise qui concerne la préservation des bassins industriels des territoires questionne également sur les mutations profondes qu'il convient d'initier et d'accompagner dès aujourd'hui. Les constructeurs, mais surtout les équipementiers et sous-

traitants, acteurs essentiels de la filière automobile, souffrent énormément, avec des risques de délocalisations qui deviennent chaque jour plus réels.

Pour toutes ces raisons, il l'interroge sur les contreparties sociales que le Gouvernement pourrait exiger des constructeurs automobiles bénéficiaires des aides. Il lui semble également nécessaire d'effectuer un premier bilan de toutes les aides et de leur destination afin de pouvoir mesurer leur traçabilité et leur efficacité en termes de maintien de l'emploi et de préservation de l'ensemble de la filière automobile.

Enfin, il souhaite aussi obtenir des précisions sur la stratégie industrielle pour l'ensemble de la filière automobile française et européenne qui sous-tend les plans de relance. Au-delà, comment le Gouvernement envisage-t-il l'avenir du secteur automobile sur le moyen et long terme ?

(Déposée le 5 mars 2009 – annoncée en séance publique le 5 mars 2009)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de la discussion aura lieu ultérieurement.

J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

N° 29 – Le 12 mars 2009 – M. Simon Sutour interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire sur l'avenir des services publics dans les zones rurales. Les services publics doivent être efficaces et accessibles à tous les citoyens quel que soit leur lieu de résidence. Il s'agit d'un principe communément admis dans notre République, mais qui est malheureusement de plus en plus éloigné de la réalité, particulièrement dans les zones rurales.

On le constate depuis quelques années, qu'il s'agisse notamment de l'école, de La Poste, des structures d'accueil pour la petite enfance ou pour les personnes âgées, des transports et des services d'intérêt général comme la santé, la sécurité, en particulier les gendarmeries, et la justice, la qualité des services publics disponibles dans les zones les moins densément peuplées se détériore, quand ils ne disparaissent pas, et ce au mépris des principes de solidarité et de cohésion territoriale. Or l'attractivité économique des zones rurales et leur attractivité résidentielle, c'est-à-dire l'amélioration du cadre de vie et l'installation de nouvelles populations, dépendent du maintien et du développement des services publics.

Par ailleurs, du fait de la révision générale des politiques publiques suivant une logique purement comptable, les services de l'État sont de moins en moins présents dans les départements et l'État poursuit son désengagement.

Quelles sont les intentions et les perspectives d'action du Gouvernement pour lutter contre le développement de cette situation et faire que la fracture territoriale ne s'aggrave pas davantage et de manière irrémédiable.

(Déposée le 5 mars 2009 – annoncée en séance publique le 5 mars 2009)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de la discussion aura lieu ultérieurement.

7

TEXTES SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Recommandation de la Commission au Conseil visant à autoriser la Commission à ouvrir et à conduire des négociations avec l'Organisation internationale de la vigne et du vin (OIV) sur les conditions et les modalités d'adhésion de la Communauté européenne.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-4326 et distribué.

J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil modifiant la convention d'application de l'Accord de Schengen en ce qui concerne les visas de long séjour et les signalements dans le système d'information Schengen.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-4327 et distribué.

J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Conseil concernant la position de la Communauté sur la participation au comité consultatif Cariforum-CE institué par l'accord de partenariat économique entre les États du Cariforum, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, et concernant la sélection des représentants des organisations situées dans la partie CE.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-4328 et distribué.

8

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 10 mars 2009 de neuf heures trente à dix heures trente, à quinze heures et le soir :

– Projet de loi pour le développement économique de l'outre-mer (Urgence déclarée) (n° 496, 2007 2008).

Rapport de MM. Marc Massion Et Éric Doligé, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (n° 232, 2008-2009).

Texte de la commission (n° 233, 2008-2009).

Avis de M. Jean-Paul Virapoullé, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (n° 240, 2008-2009).

Avis de M. Daniel Marsin, fait au nom de la commission des affaires économiques (n° 243, 2008-2009).

Avis de Mme Anne-Marie Payet, fait au nom de la commission des affaires sociales (n° 244, 2008 2009).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures trente.)

La Directrice
du service du compte rendu intégral,
MONIQUE MUYARD

QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Soutien aux entreprises de taille intermédiaire

474. – 12 mars 2009. – **M. Jean-Pierre Leleux** attire l'attention de **Mme la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi** sur les avantages d'une meilleure reconnaissance des entreprises de taille intermédiaire (ETI) afin de les doter de moyens spécifiques pour renforcer leur capacité de résistance en temps de crise et surtout pour les aider à être des acteurs de sortie de crise. Grâce à la loi de modernisation économique n° 2008-776 du 4 août 2008, notamment à son article 51, et au décret d'application du 18 décembre 2008, les ETI, à savoir les entreprises de taille intermédiaire entre les PME et les grandes entreprises, bénéficient d'une définition statistique. Elles emploient entre 250 et 5 000 personnes et réalisent un chiffre d'affaires compris entre 50 millions et 1,5 milliard d'euros. En France, ces entreprises génèrent déjà un tiers des exportations totales et fournissent un emploi salarié sur cinq (21 % de l'emploi salarié). Par rapport aux PME, elles possèdent la taille critique pour conquérir des parts de marché à l'export dans les pays émergents. Avec 5 000 ETI, la France en compte deux fois moins que l'Allemagne. Avant la crise, le but du Gouvernement était de faire émerger 2 000 entreprises supplémentaires de plus de 500 salariés d'ici à 2012. Aujourd'hui, cet objectif est devenu prioritaire. Avec un tissu d'ETI plus dense, la France aurait de meilleurs résultats en termes d'export et d'emploi. Une piste a déjà été explorée au travers de l'accord signé le 27 février avec la Commission européenne pour la mise en œuvre d'un régime de garanties dans le cadre du plan de relance : cet accord permet en effet à OSEO d'offrir des garanties bancaires non seulement aux PME mais aussi aux ETI. Lorsque la situation de l'entreprise le justifiera, la garantie pourra porter jusqu'à 90 % du montant des financements. L'extension aux ETI du crédit d'impôt prospection commerciale, jusqu'alors réservé aux PME, constituerait une autre mesure positive. Il serait également judicieux de renforcer les spécificités des ETI. La réforme du crédit d'impôt recherche introduite par la loi de finances pour 2008 pourrait être améliorée en permettant aux ETI d'y intégrer les dépenses de développement et d'industrialisation, importantes pour les nombreuses ETI des métiers de la sous-traitance. Par ailleurs, la mise en œuvre d'une politique fiscale favorable aux ETI et aux entrepreneurs serait d'une importance cruciale, dès lors que ceux-ci maintiennent sur une longue période de l'emploi dans des bassins économiques décentralisés. Si la suppression de la taxe professionnelle est elle aussi une première réponse encourageante, les taxes de substitution devraient en tout état de cause être plus favorables aux ETI qu'aux grandes entreprises afin que les ETI, notamment celles à caractère industriel, récoltent effectivement le bénéfice de la fin de la taxe professionnelle. Les mesures permises par le plan de relance, notamment sur l'accélération des remboursements d'acompte d'impôt sur les sociétés ou du crédit d'impôt recherche, ont été salutaires pour surmonter une situation plus tendue depuis décembre 2008 sur nos marchés. En conséquence, il lui demande ce qu'elle entend faire pour renforcer les moyens d'action des entreprises de taille intermédiaire, qui n'ont accès ni à l'ensemble des mesures très favorables aux PME, ni aux leviers offerts aux grandes entreprises pour leur financement.

Avenir des thermes nationaux d'Aix-les-Bains

475. – 12 mars 2009. – **M. Thierry Repentin** attire l'attention de **Mme la ministre de la santé et des sports** sur la situation des thermes nationaux d'Aix-les-Bains qui provoque une vive inquiétude parmi le personnel et la population. Cet établissement, unique sur tout le territoire national, car cédé à l'État lors du rattachement de la Savoie à la France en 1860, tient une place très importante dans l'économie du bassin aixois à la fois par le nombre de salariés/employés et par l'activité commerciale et d'hébergement induite par la présence des curistes. Les thermes nationaux d'Aix-les-Bains (TNAB) ont été transformés depuis quelques années en établissement à caractère public, industriel et commercial. Des évolutions semblent à nouveau envisagées : plutôt que la privatisation, la société d'économie mixte pourrait apparaître comme une solution pertinente pour de nombreux acteurs locaux à la fois parce qu'elle permet d'associer les partenaires privés dans un contexte concurrentiel et de maintenir une prestation de qualité dans le secteur de la rhumatologie. Du fait de cette propriété de l'État, les employés des thermes nationaux, même s'il s'agit d'un corps en voie d'extinction, bénéficiaient du statut de la fonction publique. Toutefois un processus de modification de ce statut particulier a été engagé qui a fait l'objet d'une séance du comité technique paritaire mixte le 17 décembre dernier. Des propositions ont été faites aux salariés sans qu'elles aient fait l'objet de concertation avec les représentants du personnel. Un projet de décret serait en cours d'élaboration modifiant le statut particulier du personnel technique des services de physiothérapie de cet établissement pour permettre à ces agents d'exercer des tâches administratives dans les administrations de l'État ou les administrations publiques en dépendant. Dans les faits, ces personnels ont été invités à choisir entre une démission avec recrutement par les mêmes thermes nationaux comme contractuels de droit privé ou accepter une mutation dans un périmètre qui serait aujourd'hui de 80 km. Les propositions, précipitées et brutales, ont suscité la colère et provoqué l'occupation de la mairie d'Aix-les-Bains durant trente-huit jours. Pour une majorité de personnel, ayant plus de trente ans d'expérience dans la pratique des actes de massage et de gymnastique médicale, cette reconversion est pour le moins surprenante. Aucune valorisation du savoir-faire acquis dans ce domaine, au travers de la validation des acquis d'expérience, par exemple ne serait envisagée. Ces personnels profondément attachés à leur établissement porteur d'un savoir-faire spécifique, de même que les élus de Savoie qui connaissent l'impact du fonctionnement des thermes sur l'économie locale ainsi que le montant des accompagnements financiers publics alloués au cours des dernières années pour aider à la restructuration, souhaitent que dans les perspectives soit pris en compte le maintien d'une offre thermique de qualité, reposant sur l'expérience acquise par le personnel dans le domaine de la rhumatologie, gage d'une activité renforcée et d'un impact économique conséquent pour le territoire. En conséquence, il souhaite connaître les solutions qu'elle envisage pour le statut du personnel et le devenir de cet établissement.

Aide à la gestion locative sociale

476. – 12 mars 2009. – **Mme Bernadette Bourzai** attire l'attention de **Mme la ministre du logement** sur certaines informations récentes qui font état d'une remise en cause de l'AGLS (aide à la gestion locative sociale), attribuée aux associations conventionnées par la DDASS. Cette aide, dont le montant s'élève à 19 056 euros en 2008, pour les résidences sociales de 50 à 100 logements, a prouvé son efficacité dans nos territoires. En proposant un logement comme support d'une démarche d'insertion sociale, cette subvention a permis l'accès à l'autonomie de très nombreux jeunes et personnes en grande difficulté. La remise en cause de cette aide en 2009 risque de devenir définitive dans la mesure où l'AGLS fait partie du BOP 177 (budget opérationnel de programme « pôle de lutte contre les exclusions ») qui porte sur la période 2009-2011. En conséquence, elle souhaite attirer son attention sur la nécessité du maintien de cette subvention pour cette année et de sa pérennisation à plus long terme.

Négociation des accords collectifs dans les entreprises et représentativité syndicale

477. – 12 mars 2009. – **M. Guy Fischer** appelle l'attention de **M. le ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville** sur le vide juridique devant lequel se trouvent les entreprises pour négocier des accords collectifs du fait de l'articulation entre les anciennes et les nouvelles règles de négociation suite au vote de la loi n° 2008-789 du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail. Sont particulièrement concernées les entreprises où cohabitent un comité d'entreprise composé de membres élus au second tour en raison d'une carence des candidatures au premier tour et un ou plusieurs délégués syndicaux désignés sous l'empire de l'ancienne législation. Ces entreprises ont pu jusqu'à présent négocier des accords collectifs avec ce ou ces délégué(s), la validité de ces accords étant subordonnée à une validation par référendum (cf. code du travail, art. L. 2232-14, ancien). Or, depuis le 1^{er} janvier 2009, ce système de référendum a disparu, tandis que la validité d'un accord est désormais subordonnée à sa validation par des syndicats représentant au moins 30 % des suffrages. Ainsi, depuis cette date, et tant que n'auront pas eu lieu de nouvelles élections professionnelles, ces entreprises ne peuvent pas valablement conclure d'accord. En effet, du fait de la carence au premier tour des élections, il est impossible de mesurer l'audience électorale du ou des syndicats signataires. Quant à la négociation avec les élus ou les salariés mandatés, elle est interdite puisque ces entreprises sont, par hypothèse, dotées d'un délégué syndical. Il le remercie de lui faire connaître les mesures qu'il entend prendre pour mettre un terme à ces difficultés techniques issues de l'application de la loi du 20 août 2008.

Aménagements de l'autoroute A 10

478. – 12 mars 2009. – **M. Dominique Leclerc** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'État chargé des transports** sur les aménagements de l'autoroute A 10. C'est l'un des éléments autoroutiers du corridor atlantique. Celui-ci relie l'Europe du Nord au Sud ouest et au-delà, à la péninsule ibérique via des infrastructures ferroviaires et autoroutières. Les seuls points de blocage qui subsistent sur cet axe sont désormais principalement concentrés dans le département de l'Indre-et-Loire et ils portent sur deux secteurs. D'une part, l'élargissement de l'A 10 entre le sud de Tours et Poitiers et, d'autre part, le contournement de Tours. Il lui rappelle que la population considère que les deux opérations devraient être étudiées en détail et concertées simultanément. Compte tenu des perspectives d'augmentation de la circulation sur l'axe atlantique qui pourrait doubler à l'horizon 2050 concernant le trafic voyageurs et progresser de 50 % à 150 % concernant le trafic fret, il lui demande si l'aménagement de capacité de l'A 10 que cela exige ne devrait pas conduire à prévoir un avenant au contrat de concession de Cofiroute dès à présent. Compte tenu des délais plus longs qu'exigera le contournement par rapport à l'élargissement des voies, en raison notamment de toute la phase amont de recherche, de tracés, d'études comparées et de concertations, il lui demande si ce long processus ne gagnerait pas à être lui aussi confié à Cofiroute dès à présent et engagé sous l'autorité d'une commission ad hoc ?

Difficultés rencontrées par les maisons départementales des personnes handicapées (MDPH)

479. – 12 mars 2009. – **Mme Maryvonne Blondin** interroge **Mme la secrétaire d'État chargée de la solidarité** sur les inquiétantes difficultés rencontrées par les maisons départementales des personnes handicapées (MDPH) pour obtenir de l'État les moyens humains et financiers initialement prévus lors de la signature des conventions de mise en place, quatre ans après l'adoption de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. En effet, pour répondre aux attentes légitimes et aux espoirs placés dans la loi par les personnes en situation de handicap ainsi que par leurs familles, les conseils généraux ont doté les MDPH de moyens logistiques et humains conséquents, engageant les collectivités bien au-delà de leurs obligations. Or, il apparaît que l'État ne respecte pas ses engagements initiaux sur ce point, ce qui met à mal sa volonté affichée de faire de la compensation du handicap

une action prioritaire et de permettre aux personnes handicapées de trouver pleinement et dignement leur place dans la société. On assiste ainsi à une remise en cause du versement de la quote-part financière pour le fonctionnement des maisons départementales. En outre, les départs des personnels mis à disposition vers leur administration d'origine ne sont aujourd'hui pas compensés par l'État. Un tel désengagement de l'État ne peut que nuire au fonctionnement des maisons départementales et à la qualité

des services proposés, dans un contexte où les MDPH se voient régulièrement confier de nouvelles missions. En conséquence, elle lui demande comment le Gouvernement entend respecter les engagements pris lors de la signature des conventions de mise en place, notamment à travers sa contribution au financement du fonds de compensation du handicap ainsi que la compensation du départ des personnels mis à disposition, afin de garantir pleinement les droits des personnes handicapées.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du lundi 9 mars 2009

SCRUTIN n° 126

sur l'amendement n° 131, présenté par le Gouvernement, à l'article 1er du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports (urgence déclarée)

Nombre de votants.....	324
Suffrages exprimés.....	324
Pour	186
Contre.....	138

Le Sénat a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :

Contre : 23.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Guy Fischer, qui présidait la séance.

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :

N'ont pas pris part au vote : 17.

GRUPE SOCIALISTE (115) :

Contre : 115.

GRUPE UNION CENTRISTE (29) :

Pour : 29.

GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :

Pour : 150.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Gérard Larcher, président du Sénat.

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

Pour : 7.

Ont voté pour

Nicolas About	Jean Arthuis	Claude Belot
Philippe Adnot	Denis Badré	Pierre
Jean-Paul Alduy	Gérard Bailly	Bernard-Reymond
Jean-Paul Amoudry	René Beaumont	Laurent Béteille
Pierre André	Michel Bécot	Joël Billard

Claude Biver	Françoise Férat	Elisabeth Lamure
Jean Bizet	André Ferrand	André Lardeux
Jacques Blanc	Louis-Constant	Robert Laufoaulu
Paul Blanc	Fleming	Daniel Laurent
Pierre Bordier	Gaston Flosse	Jean-René Lecerf
Didier Borotra	Alain Fouché	Dominique Leclerc
Joël Bourdin	Jean-Pierre Fourcade	Antoine Lefèvre
Brigitte Bout	Bernard Fournier	Jacques Legendre
Jean Boyer	Jean-Paul Fournier	Dominique de Legge
Dominique Braye	Jean François-Poncet	Jean-François
Marie-Thérèse	Christophe-André	Le Grand
Bruguière	Frassa	Jean-Pierre Leleux
Elie Brun	Yann Gaillard	Philippe Leroy
François-Noël Buffet	René Garrec	Gérard Longuet
Christian Cambon	Joëlle	Simon Loueckhote
Jean-Pierre Cantegrit	Garriaud-Maylam	Roland du Luart
Jean-Claude Carle	Christian Gaudin	Michel Magras
Auguste Cazalet	Jean-Claude Gaudin	Lucienne Malovry
Gérard César	Gisèle Gautier	Philippe Marini
Alain Chatillon	Jacques Gautier	Pierre Martin
Jean-Pierre Chauveau	Patrice Gélard	Jean Louis Masson
Marcel-Pierre Cléach	Bruno Gilles	Hervé Maurey
Christian Cointat	Adrien Giraud	Jean-François Mayet
Gérard Cornu	Colette Giudicelli	Colette Mélot
Raymond Couderc	Nathalie Goulet	Jean-Claude Merceron
Jean-Patrick Courtois	Jacqueline Gourault	Michel Mercier
Philippe Dallier	Alain Gournac	Lucette
Philippe Darniche	Adrien Gouteyron	Michaux-Chevry
Serge Dassault	Sylvie Goy-Chavent	Alain Milon
Isabelle Debré	Francis Grignon	Albéric de Montgolfier
Robert del Picchia	Charles Guené	Catherine
Christian Demuynck	Michel Guerry	Morin-Desailly
Marcel Deneux	Hubert Haenel	Philippe Nachbar
Gérard Dériot	Françoise Henneron	Louis Nègre
Marie-Hélène	Pierre Hérisson	Jacqueline Panis
Des Esgaulx	Marie-Thérèse	Monique Papon
Béatrice Descamps	Hermange	Charles Pasqua
Sylvie Desmarescaux	Michel Houel	Philippe Paul
Denis Detcheverry	Alain Houpert	Anne-Marie Payet
Yves Détraigne	Jean-François	Jackie Pierre
Muguette Dini	Humbert	François Pillet
Éric Doligé	Christiane Hummel	Xavier Pintat
Philippe Dominati	Benoît Huré	Louis Pinton
Michel Doublet	Jean-Jacques Hyest	Rémy Pointereau
Daniel Dubois	Soibahadine Ibrahim	Christian Poncelet
Alain Dufaut	Ramadani	Ladislav Poniatowski
André Dulait	Pierre Jarlier	Hugues Portelli
Catherine Dumas	Jean-Jacques Jégou	Yves Pozzo di Borgo
Ambroise Dupont	Sophie Joissains	Catherine Procaccia
Bernadette Dupont	Jean-Marc Juillard	Jean-Pierre Raffarin
Jean-Léonce Dupont	Christiane	Henri de Raincourt
Louis Duvernois	Kammermann	Bruno Retailleau
Jean-Paul Émorine	Fabienne Keller	Charles Revet
Jean-Claude Étienne	Joseph Kergueris	Philippe Richert
Pierre Fauchon	Alain Lambert	Josselin de Rohan
Jean Faure	Marc Laménie	Roger Romani

Janine Rozier
Bernard Saugey
Bruno Sido
Esther Sittler
Daniel Soulage
Michel Thiollière

André Trillard
Catherine Troendle
François Trucy
Alex Türk
Jean-Marie
Vanlerenberghe

Alain Vasselle
René Vestri
Jean-Pierre Vial
Jean-Paul Virapoullé
François Zocchetto

Ont voté contre

Jacqueline Alquier
Michèle André
Serge Andreoni
Bernard Angels
Jean-Étienne
Antoinette
Alain Anziani
Éliane Assasi
David Assouline
Bertrand Auban
François Autain
Robert Badinter
Marie-France Beauflis
Jean-Pierre Bel
Claude Bérît-Débat
Jacques Berthou
Jean Besson
Michel Billout
Marie-Christine
Blandin
Maryvonne Blondin
Yannick Bodin
Nicole Bonnefoy
Nicole
Borvo Cohen-Seat
Yannick Botrel
Didier Boulaud
Alima
Boumediene-Thiery
Martial Bourquin
Bernadette Bourzai
Michel Boutant
Nicole Bricq
Jean-Pierre Caffet
Claire-Lise Champion
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Bernard Cazeau
Monique
Cerisier-ben Guiga
Yves Chastan
Jacqueline Chevé
Gérard Collomb
Pierre-Yves Collombat
Roland Courteau
Jean-Claude Danglot
Yves Daudigny
Yves Dauge
Marc Daunis
Annie David

Jean-Pierre Demerliat
Michelle Demessine
Christiane Demontès
Jean Desessard
Évelyne Didier
Claude Domeizel
Josette Durrieu
Alain Fauconnier
Jean-Luc Fichet
Thierry Foucaud
Jean-Claude Frécon
Bernard Frimat
Charles Gautier
Samia Ghali
Jacques Gillot
Jean-Pierre Godefroy
Brigitte
Gonthier-Maurin
Jean-Noël Guérini
Didier Guillaume
Claude Haut
Edmond Hervé
Odette Herviaux
Gélita Hoarau
Robert Hue
Annie
Jarraud-Vergnolle
Claude Jeannerot
Bariza Khiari
Virginie Klès
Yves Krattinger
Philippe Labeyrie
Serge Lagauche
Serge Larcher
Françoise Laurent
Perrigot
Gérard Le Cam
Jacky Le Menn
Raymonde Le Texier
Alain Le Vern
André Lejeune
Claudine Lepage
Claude Lise
Jean-Jacques Lozach
Roger Madec
Philippe Madrelle
Jacques Mahéas
François Marc
Jean-Pierre Masseret
Marc Massion

Josiane
Mathon-Poinat
Pierre Mauroy
Rachel Mazuir
Jean-Luc Mélenchon
Louis Mermaz
Jean-Pierre Michel
Gérard Miquel
Jean-Jacques Mirassou
Jacques Muller
Robert Navarro
Isabelle Pasquet
Jean-Marc Pastor
Georges Patient
François Patriat
Daniel Percheron
Jean-Claude
Peyronnet
Bernard Piras
Roland Pavinelli
Gisèle Printz
Marcel Rainaud
Jack Ralite
Daniel Raoul
Paul Raoult
François Rebsamen
Daniel Reiner
Ivan Renar
Thierry Repentin
Roland Ries
Michèle
San Vicente-Baudrin
Patricia Schillinger
Mireille Schurch
Michel Sergent
René-Pierre Signé
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Catherine Tasca
Odette Terrade
Michel Teston
René Teulade
Jean-Marc Todeschini
Richard Tuheiaiva
André Vantomme
Bernard Vera
Jean-François Voguet
Dominique Voynet
Richard Yung

N'ont pas pris part au vote

M. Gérard Larcher, président du Sénat, et M. Guy Fischer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants : 323
Nombre des suffrages exprimés : 323
Majorité absolue des suffrages exprimés : 162
Pour l'adoption : 185
Contre : 138

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN n° 127

sur l'ensemble du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports (urgence déclarée)

Nombre de votants 341
Suffrages exprimés 327
Pour 188
Contre 139

Le Sénat a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE COMMUNISTE, RÉPUBLICAIN, CITOYEN ET DES SÉNATEURS DU PARTI DE GAUCHE (24) :

Contre : 23.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Guy Fischer, qui présidait la séance.

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :

Pour : 2. – MM. Gilbert Barbier, Aymeri de Montesquiou.

Contre : 1. – M. Robert Tropeano.

Abstention : 14.

GRUPE SOCIALISTE (115) :

Contre : 115.

GRUPE UNION CENTRISTE (29) :

Pour : 29.

GRUPE DE L'UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (151) :

Pour : 150.

N'a pas pris part au vote : 1. – M. Gérard Larcher, président du Sénat.

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (7) :

Pour : 7.

N'ont pas pris part au vote

Nicolas Alfonsi
Gilbert Barbier
Jean-Michel Baylet
Michel Charasse
Jean-Pierre
Chevènement
Yvon Collin

Anne-Marie Escoffier
François Fortassin
Françoise Laborde
Daniel Marsin
Jacques Mézard
Jean Milhau

Aymeri
de Montesquiou
Jean-Pierre Plancade
Robert Tropeano
Raymond Vall
François Vendasi

Ont voté pour

Nicolas About
Philippe Adnot
Jean-Paul Alduy
Jean-Paul Amoudry
Pierre André
Jean Arthuis
Denis Badré
Gérard Bailly
Gilbert Barbier
René Beaumont
Michel Bécot
Claude Belot
Pierre
Bernard-Reymond
Laurent Bêteille
Joël Billard
Claude Biwer
Jean Bizet
Jacques Blanc
Paul Blanc
Pierre Bordier
Didier Borotra
Joël Bourdin
Brigitte Bout
Jean Boyer
Dominique Braye
Marie-Thérèse
Bruguière
Elie Brun
François-Noël Buffet
Christian Cambon
Jean-Pierre Cantegrit
Jean-Claude Carle
Auguste Cazalet
Gérard César
Alain Chatillon
Jean-Pierre Chauveau
Marcel-Pierre Cléach
Christian Cointat
Gérard Cornu
Raymond Couderc
Jean-Patrick Courtois
Philippe Dallier
Philippe Darniche
Serge Dassault
Isabelle Debré
Robert del Picchia
Christian Demuynck
Marcel Deneux
Gérard Dériot
Marie-Hélène
Des Esgaulx
Béatrice Descamps
Sylvie Desmarescaux
Denis Detcheverry
Yves Détraigne
Muguette Dini
Éric Doligé
Philippe Dominati
Michel Doublet
Daniel Dubois
Alain Dufaut
André Dulait
Catherine Dumas
Ambroise Dupont
Bernadette Dupont
Jean-Léonce Dupont
Louis Duvernois
Jean-Paul Émorine
Jean-Claude Étienne
Pierre Fauchon
Jean Faure
Françoise Férat
André Ferrand
Louis-Constant
Fleming
Gaston Flosse
Alain Fouché
Jean-Pierre Fourcade
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Jean François-Poncet
Christophe-André
Frasa
Yann Gaillard
René Garrec
Joëlle
Garriaud-Maylam
Christian Gaudin
Jean-Claude Gaudin
Gisèle Gautier
Jacques Gautier
Patrice Gérard
Bruno Gilles
Adrien Giraud
Colette Giudicelli
Nathalie Goulet
Jacqueline Gourault
Alain Gournac
Adrien Gouteyron
Sylvie Goy-Chavent
Francis Grignon
Charles Guené
Michel Guerry
Hubert Haenel
Françoise Henneron
Pierre Hérisson
Marie-Thérèse
Hermange
Michel Houel
Alain Houpert
Jean-François
Humbert
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-Jacques Hyst
Soibahadine Ibrahim
Ramadani
Pierre Jarlier
Jean-Jacques Jégou
Sophie Joissains
Jean-Marc Juilhard
Christiane
Kammermann
Fabienne Keller
Joseph Kergueris
Alain Lambert
Marc Laménie
Élisabeth Lamure
André Lardeux
Robert Laufoalulu
Daniel Laupont
Jean-René Lecerf
Dominique Leclerc

Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-François
Le Grand
Jean-Pierre Leleux
Philippe Leroy
Gérard Longuet
Simon Loueckhote
Roland du Luart
Michel Magras
Lucienne Malovry
Philippe Marini
Pierre Martin
Jean Louis Masson
Hervé Maurey
Jean-François Mayet
Colette Mélot
Jean-Claude Merceron
Michel Mercier
Lucette
Michaux-Chevry
Alain Milon
Aymeri
de Montesquiou
Albéric de Montgolfier
Catherine
Morin-Desailly
Philippe Nachbar
Louis Nègre
Jacqueline Panis
Monique Papon
Charles Pasqua
Philippe Paul
Anne-Marie Payet
Jackie Pierre
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pinton
Rémy Pointereau
Christian Poncelet
Ladislav Poniatowski
Hugues Portelli
Yves Pozzo di Borgo
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
Henri de Raincourt
Bruno Retailleau
Charles Revet
Philippe Richert
Josselin de Rohan
Roger Romani
Janine Rozier
Bernard Saugéy
Bruno Sido
Esther Sittler
Daniel Soulage
Michel Thiollière
André Trillard
Catherine Troendle
François Trucy
Alex Türk
Jean-Marie
Vanlerenberghe
Alain Vasselle
René Vestri
Jean-Pierre Vial
Jean-Paul Virapoullé
François Zocchetto

Ont voté contre

Jacqueline Alquier
Michèle André
Serge Andreoni
Bernard Angels
Jean-Étienne
Antoinette
Alain Anziani
Éliane Assassi
David Assouline
Bertrand Auban
François Autain
Robert Badinter
Marie-France Beaufile
Jean-Pierre Bel
Claude Bérît-Débat
Jacques Berthou
Jean Besson
Michel Billout
Marie-Christine
Blandin
Maryvonne Blondin
Yannick Bodin
Nicole Bonnefoy
Nicole
Borvo Cohen-Seat
Yannick Botrel
Didier Boulaud
Alima
Boumediene-Thierry
Martial Bourquin
Bernadette Bourzai
Michel Boutant
Nicole Bricq
Jean-Pierre Caffet
Claire-Lise Champion
Jean-Louis Carrère
Françoise Cartron
Bernard Cazeau
Monique
Cerisier-ben Guiga
Yves Chastan
Jacqueline Chevé
Gérard Collomb
Pierre-Yves Collombat
Roland Courteau
Jean-Claude Danglot
Yves Daudigny
Yves Dauge
Marc Daunis
Annie David
Jean-Pierre Demerliat
Michelle Demessine
Christiane Demontès
Jean Desessard
Évelyne Didier
Claude Domeizel
Josette Durrieu
Alain Fauconnier
Jean-Luc Fichet
Thierry Foucaud
Jean-Claude Frécon
Bernard Frimat
Charles Gautier
Samia Ghali
Jacques Gillot
Jean-Pierre Godefroy
Brigitte
Gonthier-Maurin
Jean-Noël Guérini
Roland Guillaume
Claude Haut
Edmond Hervé
Odette Herviaux
Gélita Hoarau
Robert Hue
Annie
Jarraud-Vergnolle
Claude Jeannerot
Bariza Khiari
Virginie Klès
Yves Krattinger
Philippe Labeyrie
Serge Lagauche
Serge Larcher
Françoise Laurent
Perrigot
Gérard Le Cam
Jacky Le Menn
Raymonde Le Texier
Alain Le Vern
André Lejeune
Claudine Lepage
Claude Lise
Jean-Jacques Lozach
Roger Madec
Philippe Madrelle
Jacques Mahéas
François Marc
Jean-Pierre Masseret
Marc Massion
Josiane
Mathon-Poinat
Pierre Mauroy
Rachel Mazuir
Jean-Luc Mélenchon
Louis Mermaz
Jean-Pierre Michel
Gérard Miquel
Jean-Jacques Mirassou
Jacques Muller
Robert Navarro
Isabelle Pasquet
Jean-Marc Pastor
Georges Patiet
François Patriat
Daniel Percheron
Jean-Claude
Peyronnet
Bernard Piras
Roland Pivellini
Gisèle Printz
Marcel Rainaud
Jack Ralite
Daniel Raoul
Paul Raoult
François Rebsamen
Daniel Reiner
Ivan Renar
Thierry Repentin
Roland Ries
Michèle
San Vicente-Baudrin
Patricia Schillinger
Mireille Schurch
Michel Sergent
René-Pierre Signé
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Catherine Tasca
Odette Terrade
Michel Teston
René Teulade
Jean-Marc Todeschini
Robert Tropeano
Richard Tuheciava
André Vantomme
Bernard Vera
Jean-François Voguet
Dominique Voynet
Richard Yung

Abstentions

Nicolas Alfonsi
Jean-Michel Baylet
Michel Charasse
Jean-Pierre
Chevenement
Yvon Collin
Anne-Marie Escoffier
François Fortassin
Françoise Laborde
Daniel Marsin
Jacques Mézard
Jean Milhau
Jean-Pierre Plancade
Raymond Vall
François Vendasi

N'ont pas pris part au vote

M. Gérard Larcher, président du Sénat, et M. Guy Fischer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	171,30
33	Questions..... 1 an	118,90
83	Table compte rendu..... 1 an	29,40
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	153,30
35	Questions..... 1 an	86,10
85	Table compte rendu..... 1 an	26,00
95	Table questions..... 1 an	18,10
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	894,50
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	865,90

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 21 novembre 2008 publié au *Journal officiel* du 27 novembre 2008

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 2,50 €