

**LUNDI 23 OCTOBRE 2023**

**Services express régionaux métropolitains  
(*Procédure accélérée*)**

**Ouverture à la concurrence du réseau  
de bus francilien de la RATP  
(*Procédure accélérée*)**

## SOMMAIRE

<b>PRÉROGATIVES D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE .....</b>	<b>1</b>
<b>SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS (<i>Procédure accélérée</i>) .....</b>	<b>1</b>
<b><i>Discussion générale</i></b>	<b>1</b>
M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports	1
M. Philippe Tabarot, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	2
M. Joshua Hochart	2
Mme Laure Darcos	2
M. Franck Dhersin	3
M. Jacques Fernique	3
M. Pierre Barros	4
Mme Véronique Guillotin	4
Mme Nadège Havet	4
M. Olivier Jacquin	5
M. Didier Mandelli	5
M. Simon Uzenat	6
<b><i>Discussion des articles</i></b>	<b>7</b>
ARTICLE 1 <sup>er</sup>	7
Mme Denise Saint-Pé	7
APRÈS L'ARTICLE 1 <sup>er</sup>	13
ARTICLE 1er <i>BIS</i>	14
ARTICLE 2	15
ARTICLE 2 <i>BIS</i> AA	16
APRÈS L'ARTICLE 2 <i>BIS</i> AA	17
ARTICLE 2 <i>BIS</i> AB	17
ARTICLE 2 <i>BIS</i> A ( <i>Supprimé</i> )	17
ARTICLE 2 <i>BIS</i> ( <i>Supprimé</i> )	17
ARTICLE 3	18
ARTICLE 3 <i>QUATER</i>	18
M. Simon Uzenat	18
APRÈS L'ARTICLE 5 <i>BIS</i>	20
ARTICLE 5 <i>TER</i> A	20
ARTICLE 5 <i>TER</i>	21
ARTICLE 5 <i>QUINQUIES</i> A	21
APRÈS L'ARTICLE 5 <i>QUINQUIES</i> A	22
ARTICLE 5 <i>QUINQUIES</i>	22

<b>Vote sur l'ensemble</b>	<b>23</b>
M. Olivier Jacquin	23
Mme Marie-Claude Varaillas	23
M. Didier Mandelli	23
M. Jacques Fernique	23
<b>ACCORD EN CMP</b> .....	<b>23</b>
<b>OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU RÉSEAU DE BUS FRANCILIEN DE LA RATP (Procédure accélérée)</b> .....	<b>23</b>
<b>Discussion générale</b>	<b>23</b>
M. Vincent Capo-Canellas, auteur de la proposition de loi	23
M. Franck Dhersin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	24
M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports	25
<b>Question préalable</b>	<b>25</b>
M. Simon Uzenat	25
<b>Discussion générale (Suite)</b>	<b>27</b>
M. Louis Vogel	27
Mme Isabelle Florennes	28
M. Jacques Fernique	28
M. Pierre Barros	29
Mme Véronique Guillotin	29
Mme Nadège Havet	29
M. Simon Uzenat	30
M. Roger Karoutchi	30
M. Joshua Hochart	31
M. Philippe Tabarot	31
<b>Discussion des articles</b>	<b>31</b>
ARTICLE 1 <sup>er</sup>	31
ARTICLE 2	34
M. Marc Laménie	34
ARTICLE 3	36
APRÈS L'ARTICLE 3	36
ARTICLE 4	37
M. Ian Brossat	37
M. Jacques Fernique	37
ARTICLE 5	38
ARTICLE 7	39
ARTICLE 8	39
<b>Ordre du jour du mardi 24 octobre 2023</b>	<b>41</b>

## SÉANCE du lundi 23 octobre 2023

10<sup>e</sup> séance de la session ordinaire 2023-2024

PRÉSIDENTE DE MME SYLVIE ROBERT,  
VICE-PRÉSIDENTE

SECRÉTAIRES :

M. FRANÇOIS BONHOMME, MME NICOLE BONNEFOY.

*La séance est ouverte à 16 heures.*

*Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu intégral publié sur le site internet du Sénat, est adopté sous les réserves d'usage.*

### Prérogatives d'une commission d'enquête

**Mme la présidente.** – Par lettre en date du 17 octobre, la commission des lois demande au Sénat, en application de l'article 5 *ter* de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, de lui conférer les prérogatives attribuées aux commissions d'enquête, pour une durée de six mois, afin de mener sa mission d'information sur les émeutes survenues à compter du 27 juin 2023.

La Conférence des présidents examinera cette demande lors de sa réunion du mardi 31 octobre prochain.

### Services express régionaux métropolitains (*Procédure accélérée*)

**Mme la présidente.** – L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative aux services express régionaux métropolitains.

#### Discussion générale

**M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports.** – Ce texte, qui porte un projet de transformation de nos mobilités, est attendu par votre chambre, celle des territoires. Je remercie le député Jean-Marc Zulesi, auteur du texte, et le rapporteur Philippe Tabarot pour leur travail.

Les services express régionaux métropolitains (Serm) traduisent l'ambition du Gouvernement en faveur de la décarbonation, du report modal et de la priorité aux transports du quotidien. Il faut offrir des

solutions, non des punitions. Strasbourg et le Grand Est sont pionniers.

SNCF Réseau et la Société du Grand Paris (SGP) sont mobilisées au service des collectivités volontaires. Ainsi que l'avait envisagé le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), tous ont vocation à travailler ensemble. Le texte porte cette ambition.

La mobilisation commune suppose un cadre législatif. Le travail de la commission du Sénat va dans le bon sens. Le texte définit l'objet Serm, qui ne sera pas l'alpha et l'oméga, mais une brique essentielle, sans être exclusive.

Le cadre doit rester souple pour s'adapter aux territoires. Ainsi, cette loi est une loi de liberté. Aux collectivités territoriales de remonter les projets cofinancés par l'État, avec pour point de départ le terrain.

En outre, le texte garantit les ressources financières nécessaires aux investissements, en différenciant selon les métropoles.

Le financement des Serm soulève des interrogations, voire des polémiques. Je souhaite clarifier les choses. L'État prévoit 800 millions d'euros dans les prochains contrats de plan État-région (CPER). On est bien loin de l'euro symbolique alors que nous partions de zéro.

Cette somme est indicative à ce stade, car les projets ne sont pas encore définis précisément. L'État attend des régions un effort financier similaire. Entre 2023 et 2027, cette somme financera les études et les premiers travaux. Ce n'est donc pas la fin de l'histoire.

Comme de nombreux parlementaires, je souhaite une programmation financière pour les infrastructures de transport. Le financement des Serm doit en faire partie.

Le texte prévoit des financements innovants *via* des sociétés de projet, avec une fiscalité locale spécifique et adaptée. Il s'agit non d'une obligation, mais d'une faculté ajoutée à la boîte à outils des collectivités. La dette maîtrisée et la gouvernance spécifique ont fait leurs preuves sur le Grand Paris Express et sur le développement des lignes à grande vitesse (LGV), grâce à des amendements du Sénat au projet de loi de finances pour 2023.

Le Gouvernement est favorable à la priorité donnée au ferroviaire et au transport de voyageurs. Les péages doivent faire l'objet d'une réflexion spécifique - je présenterai un amendement à ce sujet, ainsi qu'un autre pour relever le plafond de dette de la SGP.

Cela ne doit pas faire oublier le caractère unanime de la réflexion. Je salue l'esprit constructif de nos travaux. Le Gouvernement soutient ce texte nécessaire. (*Applaudissements sur plusieurs travées*)

des groupes UC et INDEP, ainsi qu'au banc des commissions)

**M. Philippe Tabarot**, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – (Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP) L'objectif de créer dix RER métropolitains, ou Serm, remonte à l'annonce du Président de la République en novembre 2022, et précédemment, cher Didier Mandelli, au rapport annexé à la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ([LOM](#)).

Quatre axes ont guidé la commission.

Premièrement, le périmètre des Serm et leur mise en place. Nous en défendons une vision décentralisée, pensée par et pour les territoires, dans une logique d'équité.

Pour relier les métropoles et leurs périphéries les plus éloignées, il faut y intégrer systématiquement des lignes de cars express, plus souples et moins coûteuses que le rail. Les promesses financières de l'État étant ce qu'elles sont, il faut envisager la multimodalité, d'autant que le calendrier du Gouvernement pour les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est serré. Ce n'est pas faute d'avoir alerté, avec notre [rapport](#) de juin, sur le risque d'exclusion.

En outre, le ferroviaire prend du temps. Par cohérence, la commission entend tenir compte de l'avancée des Serm pour les sanctions liées aux ZFE-m.

L'urgence écologique justifie l'intégration des cars express, du covoiturage, de l'autopartage et des pistes cyclables au processus.

Deuxièmement, la procédure de création des Serm doit prendre corps dans les régions, sans toutefois écarter les autres collectivités.

La gouvernance des Serm doit être collégiale. La commission a été vigilante sur les conditions d'interventions de la Société du Grand Paris, qui deviendra Société des Grands Projets. Ce n'est qu'à la demande de la région et des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) que la SGP interviendra, sous réserve de l'accord du ministre des transports, car le réseau ferré national (RFN) est propriété de l'État.

Il en va différemment pour les lignes ferroviaires transférées en gestion ou en propriété aux collectivités. La commission garantit le choix de faire intervenir - ou non - la SGP comme maître d'ouvrage.

Troisièmement, la commission veut garantir la bonne articulation des interventions de la SGP et de SNCF Réseau et de sa filiale SNCF Gares & Connexions. La SGP pourra intervenir comme maître d'ouvrage sur les infrastructures nouvelles ou inutilisées depuis plus de cinq ans, ainsi que sur les projets d'infrastructures publiques urbaines et périurbaines, apportant son expérience liée au Grand Paris Express (GPE), plus grand projet

d'infrastructures européen, et ses capacités d'emprunt. Toutefois, nous ne voulons pas archipeliser le RFN, qui restera propriété de SNCF Réseau.

Quatrièmement, les financements. Le texte ne règle pas cette question, tant en investissement qu'en fonctionnement. Or le développement des Serm suppose des dizaines de milliards d'euros, loin des 800 millions que vous venez d'annoncer. *Quid* du financement de l'exploitation ? L'exemple du GPE est éclairant. Les missions de la SGP s'élargissent, mais pas ses moyens humains. Nous en discuterons en loi de finances...

La commission a retenu l'idée d'une conférence nationale de financement des Serm, d'ici au 30 juin 2024. Elle a annexé au contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau le programme annuel de ses investissements.

Enfin, je vous soumettrai un amendement visant à garantir la sécurité des usagers des futurs Serm. (Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP ; MM. Olivier Jacquin et Simon Uzenat applaudissent également.)

**M. Joshua Hochart**. – À la surprise générale, en novembre dernier, Emmanuel Macron annonçait le développement du ferroviaire dans treize métropoles françaises. De multiples annonces ont suivi, puis la tournée des médias par le ministre des transports, défendant la taxation des autoroutes et de l'aérien - donc des usagers.

Le plan n'est pas ficelé, et personne ne sait qui paiera les 100 milliards des Serm. Ou plutôt, si : ce seront les plus modestes.

Nous n'avons aucune visibilité sur le long terme.

On ne pense qu'aux zones urbaines, en oubliant les Français des zones rurales. L'article 1<sup>er</sup> réserve ainsi le stationnement en gare aux vélos et à la mobilité partagée : un habitant de zone rurale sera donc exclu des gares et des pôles d'échange. Pire, il ne pourra plus se rendre dans les centres-villes, puisque vous refusez le moratoire sur les ZFE-m.

La France a besoin d'une loi de programmation sur les transports, et non de textes saucissonnés. *Quid* du réseau routier secondaire ?

Ce texte servira vos électeurs, monsieur le ministre, et punira les électeurs des zones rurales, ceux qui, selon vous, votent mal.

**Mme Laure Darcos**. – Les Serm sont une innovation structurante pour nos territoires. Je salue le travail consensuel de Philippe Tabarot et du Gouvernement.

Les besoins de financement sont colossaux, et les 700 millions d'euros annoncés par Emmanuel Macron dérisoires face aux évaluations : 15 milliards d'euros au moins sur dix ans. La transition énergétique a un prix, nous ne cessons de le rappeler. Nous saluons donc la conférence nationale de financement. L'État

ne peut pas tout : il faudra trouver des solutions avec les collectivités territoriales, mais aussi avec les acteurs privés.

Il faudra aussi régler des incertitudes techniques. Dans de nombreux territoires, comme l'Hérault ou la Loire, les sillons ferroviaires sont au maximum de leurs capacités. Or nous ne voulons pas de Serm durant les heures creuses... C'est pourquoi, au-delà des étoiles ferroviaires, je me réjouis que l'intermodalité soit encouragée.

Il faut organiser la complémentarité entre les modes de transport. Mais le raisonnement vaut aussi pour le réseau routier et les cars à haut niveau de service (CHNS). Les voies réservées prévues à l'article 1<sup>er</sup> sont bienvenues, les exemples en Île-de-France sont encourageants.

La transformation de la Société du Grand Paris en Société des grands projets est un apport majeur. Son expérience sera essentielle et sa gouvernance, à l'écoute des acteurs du terrain, est exemplaire. Je me réjouis donc de sa coopération avec SNCF Réseau.

Je salue aussi la place accordée aux collectivités territoriales. La France doit poursuivre sa marche décentralisatrice. Consultons nos maires en amont des projets : ils favorisent l'émergence de solutions concertées et réalistes, en harmonie avec les réalités des bassins de vie.

Même si le chemin est encore long, les Serm sont bien lancés. Vigilants sur les moyens, nous voterons ce texte. (*Applaudissements sur les travées du groupe INDEP, du RDPI, du RDSE, ainsi que sur quelques travées du groupe UC ; MM. Philippe Tabarot et Marc Laménie applaudissent également.*)

**M. Franck Dhersin.** – Je me réjouis que ma première intervention à cette tribune porte sur ce sujet dont je connais l'importance, étant pour quelque temps encore vice-président des Hauts-de-France chargé des mobilités, dans un territoire qui travaille avec la SGP sur le Serm lillois. Je me réjouis de pouvoir compter sur la Société des grands projets. Le développement de moyens de transport modernes et décarbonés ne peut rester l'apanage de la région capitale.

Depuis sa création en 2010, la SGP est passée de quelques dizaines de salariés à un millier. Elle conduit le plus grand chantier d'Europe : le doublement en vingt ans du réseau de métro parisien. Il serait malheureux de se priver de son expertise.

Les Serm devront faire l'objet d'un dialogue franc et apaisé entre la SGP, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les collectivités concernées.

J'appelle toutefois votre attention sur deux points. D'abord, les zones où les Serm feront l'objet de travaux sur des infrastructures en cours d'exploitation, comme la gare Saint-Charles à Marseille. Tel que le texte est rédigé, la SGP ne pourrait intervenir. Les

collectivités concernées doivent pouvoir décider au cas par cas de ces projets.

La proposition de loi ne permet pas non plus à la SGP d'intervenir hors Serm. Cette loi doit être facilitatrice. Laissons le pouvoir réglementaire et les collectivités décider localement.

Pour autant, ne promettons pas de miracles. Le Président de la République a beau annoncer non plus 700 mais 800 millions d'euros pour les premiers ouvrages, ce qui est très insuffisant, la question du financement des investissements lourds demeure entière.

Là encore, le GPE est un exemple à suivre. Les financements doivent être limpides et anticipés. Le modèle de fiscalité affectée ne pourra être reproduit tel quel ; à l'évidence, l'assiette fiscale de nos régions n'est pas celle du Grand Paris... J'appelle donc l'État à prendre sa part dans le financement de ces infrastructures, et salue l'amendement adopté en commission prévoyant une conférence nationale de financement.

À long terme, nous devons engager une refonte du financement de ces infrastructures pour donner aux collectivités territoriales les moyens nécessaires. Ne reproduisons pas les fiascos récents.

Mon groupe votera sans aucune réserve en faveur de ce texte. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC et INDEP ; M. Francis Szpiner applaudit également.*)

**M. Jacques Fernique.** – Avec les Serm, on vise un choc d'offre massif dans les transports du quotidien pour dix métropoles. Hormis Léman Express, Strasbourg et Bordeaux, les projets n'avancent guère et nous prenons du retard : 90 % des trajets de 10 à 80 km se font encore en voiture, souvent seul.

En grande périphérie, la part modale des transports collectifs chute de 27 % à 5 %. Il y a là un potentiel majeur de décarbonation, mais aussi une question de cohésion de la République pour combler les inégalités dénoncées par les gilets jaunes.

De tels projets exigent des plans de financements. Nous saluons les amendements du rapporteur sur les péages ferroviaires, la conférence nationale de financement ainsi que les amendements du groupe SER sur la trajectoire financière.

L'intégration des réseaux cyclables accélérera la décarbonation.

Le texte facilitera la gouvernance entre régions, intercommunalité AOM centre, intercommunalités périphériques et départements.

Sur la billettique intégrée, le mieux est l'ennemi du bien : notre amendement est un compromis. N'abandonnons pas non plus la délibération de l'AOM, qui consultera naturellement les maires.

La nouvelle vocation de la Société du Grand Paris est déterminante. La SGP, c'est des emprunts

favorables sans le carcan de l'annualité budgétaire, des taxes affectées locales et l'expérience des équipes.

Notre rapporteur a prévu que SNCF Gares & Connexions reprendrait les infrastructures à titre gratuit, c'est bienvenu.

En revanche, conditionner les contrôles des ZFE-m à des Serm est contreproductif et prétexte à l'immobilisme - au risque, en outre, d'une entorse au périmètre de l'article 45. De même, ne détournons pas l'esprit du zéro artificialisation nette (ZAN) en affectant les Serm au forfait national, alors que ces projets sont d'intérêt régional.

Ce texte est utile pour clarifier et sécuriser les Serm et leur financement. Mon groupe le votera. *(Applaudissements sur les travées du GEST et sur plusieurs travées du groupe SER)*

**M. Pierre Barros.** – Nous passons beaucoup de temps dans les transports. La voiture représente 72 % des trajets, mais 94 % des émissions du secteur des transports ; la pollution de l'air tue 40 000 personnes par an.

« On est attaché à la bagnole, on aime la bagnole. Et moi, je l'adore », déclarait le Président de la République. Cela explique probablement son peu d'ambition pour le ferroviaire, en bon héritier du tout automobile des années 1960.

Mais si les Français prennent la voiture, c'est qu'ils n'ont pas le choix. Il faut donc rendre les transports publics plus accessibles et efficaces.

Les travaux de la commission ont amélioré nettement le texte. Nous concrétisons la volonté d'un meilleur maillage faisant la part belle à l'intermodalité. J'espère que les Serm aboutiront.

Cependant, la question des moyens financiers reste en suspens : 700 ou 800 millions d'euros, somme dérisoire au regard des besoins, chiffrés à 15 ou 20 milliards d'euros. Nous ne pouvons pas tout faire peser sur les collectivités, les conditions de travail des agents ou les usagers.

*A contrario*, avec la SGP et SNCF Réseau, nous avons les moyens structurels. Il faut apprendre de ses erreurs : le GPE n'a tenu ni les coûts ni les délais, tout en artificialisant des espaces agricoles.

Mon groupe propose de limiter le recours aux prestataires, afin de profiter des compétences des acteurs publics.

L'intention de décarbonation est claire, mais nous proposerons des améliorations. Fixons des objectifs de report modal efficaces, soyons exigeants sur l'accessibilité, la sécurité et le coût du billet. Ce texte ne doit pas être un affichage, un label de plus. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K, ainsi que sur plusieurs travées du groupe SER et du GEST)*

**Mme Véronique Guillotin.** – Quatre ans après la LOM, enfin un cadre légal pour les mobilités du quotidien. Le RDSE souscrit à l'objectif d'équilibre des territoires. Il est crucial de développer les transports décarbonés face à la métropolisation de l'économie. Les périphéries doivent faire réseau avec les pôles, les Serm être pensés par et pour les territoires, les collectivités être au cœur des décisions.

Les Serm devront être un véritable choc d'offre multimodal pour répondre à l'urgence, aux inégalités et aux besoins de mobilité. Les CHNS, le cyclisme, l'autopartage et le covoiturage devront les accompagner.

La commission a ainsi adopté un amendement de Nathalie Delattre pour que les sanctions pour non-respect des ZFE tiennent compte du degré de réalisation des Serm. Nous ne pouvons pénaliser nos concitoyens qui utilisent leur voiture faute d'alternative.

L'argent est le nerf de la guerre, mais des inquiétudes existent. Il faudra des dizaines de milliards, or le montant attribué n'est toujours pas fixé. Nous attendons les arbitrages de la conférence nationale de financement.

Nous devons par ailleurs assurer la qualité de l'exploitation ; l'exemple de Strasbourg est édifiant.

Enfin, nous défendrons des amendements pour définir le périmètre des Serm, qui doit aussi couvrir les zones périurbaines. Le risque serait de manquer la cible principale du texte : le désenclavement.

Liberté d'action, flexibilité et souplesse opérationnelle devront être les maîtres mots. Le RDSE votera ce texte. *(Applaudissements au banc des commissions)*

**Mme Nadège Havet.** – Cette proposition de loi organise le déploiement des Serm, en accroissant la part du ferroviaire avec un service public densifié à même de désenclaver les territoires.

Il faut aussi répondre à l'impératif écologique. La Première ministre le soulignait en février : c'est l'accès à un moyen de transport décarboné qui réduit l'usage de la voiture.

Je salue le travail de notre collègue député Jean-Marc Zulesi et de notre rapporteur.

Dans la continuité de la LOM et du [rapport](#) du COI de 2018, le schéma directeur de SNCF Réseau tendait à désaturer les étoiles ferroviaires et à développer les services express. Le Président de la République a réaffirmé la nécessité d'une meilleure desserte en septembre, à l'issue du conseil de planification écologique.

L'inter et la multimodalité, fondamentales, s'inscrivent dans la réflexion approfondie sur un aménagement plus global du territoire.

La commission a inclus au périmètre les réseaux cyclables et de CHNS, ainsi que l'autopartage, le covoiturage et le transport fluvial.

Notre groupe partage aussi la volonté d'associer pleinement les élus à la concertation. Afin de conforter les régions, leur délibération est prévue, ce qui est heureux.

Nous saluons aussi la possibilité de faire émerger la SGP comme maître d'ouvrage. Il s'agit de bénéficier d'un modèle à la française reconnu à l'international, sans lui faire concurrencer la SNCF. Le recours à la SGP découlera d'une volonté de la région et des AOM, et sa compétence n'inclura pas les infrastructures déjà en exploitation.

Construire les Serm suppose des investissements significatifs. En février, la Première ministre a ainsi annoncé un plan de 100 milliards d'euros pour le ferroviaire d'ici 2040. Vous avez également lancé les négociations du volet mobilité des CPER 2023-2027. Dans ce cadre, 750 millions d'euros, sur les 8,6 milliards d'euros engagés par l'État, iront aux Serm. La conférence nationale de financement est très attendue, car il faut un financement pérenne pour déployer les Serm.

Monsieur le ministre, je salue vos efforts en faveur du ferroviaire. *(Mme Sophie Primas ironise.)* Vous avez apporté des précisions sur le passe rail, qui sera source d'attractivité.

Nous voterons ce texte, qui crée un choc d'offre accessible et répond à un impératif écologique.

**M. Olivier Jacquin.** – Je me réjouis de reprendre du service sous la présidence éclairée de Mme Robert.

Il y a un peu moins d'un an, en pleine préparation budgétaire, le Président de la République décidait sur un coup de tête de déployer dix projets de réseau express régional métropolitain (RERM) : ce nouveau fait du prince confirmait l'incohérence complète de la politique de mobilités depuis 2017.

Je regrette que mon amendement réformant le contrat de performance de SNCF Réseau ait été frappé par l'article 40, car ce carcan bloque le développement ferroviaire. Plus généralement, l'ensemble des acteurs crient au manque de financements.

Je salue le retour de la priorité donnée aux mobilités du quotidien, même si, sans faire offense au président Zulesi, un projet de loi aurait été plus adapté - d'autant que vous auriez pu, monsieur le ministre, y accoler un indispensable volet financier... Mon collègue Simon Uzenat reviendra dans quelques instants sur les enjeux de financement.

Je suis heureux de vous retrouver dans cet hémicycle pour parler, dès le début de notre session, des mobilités du quotidien. Je salue le rapporteur Tabarot pour son excellent travail, mené dans un esprit d'ouverture et de compromis. *(M. le rapporteur remercie l'orateur.)*

La moitié d'entre nous sortent d'une période de campagne ; mais, tous, nous avons été interpellés sur

ce sujet prégnant. Alors que l'application de la LOM reste incomplète, nous accueillons très positivement cette nouvelle brique, au service des projets des métropoles.

Reste qu'aucun d'entre nous n'a oublié la crise des gilets jaunes et les fractures qu'elle a révélées. Le danger est grand qu'elles ressurgissent si nous ne prenons pas suffisamment en compte les périphéries, surtout à l'heure où les ZFE-m se déploient sans mesures compensatoires suffisantes.

Nous saluons la décision de l'Assemblée nationale d'étendre le dispositif à de véritables Serm, au-delà du seul mode ferroviaire. Allons au bout ! Pour cela, osons le choc d'offre auquel nous invitent SNCF Réseau, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), le COI et de nombreux élus, étendons la belle idée des Serm aux agglomérations de plus petite taille et organisons les transports de demain en favorisant le rabattement de la voiture vers le vélo, les CHNS et les trains. Nous offrirons ainsi des solutions à ceux qui, demain, seront exclus des ZFE-m.

Le ferroviaire doit être prépondérant dans cette organisation et constituer l'épine dorsale de notre système de mobilité.

Nous aurons des débats techniques sur les pactes de gouvernance, l'interopérabilité, la labellisation ou les contrats opérationnels de mobilité. Mais veillons surtout à bâtir une organisation qui n'oublie aucun territoire.

Faisons confiance à nos régions et intercommunalités : donnons-leur les moyens de développer des mobilités adaptées aux réalités locales. C'est la logique de la LOM, à laquelle le Sénat a grandement contribué : concrétisons-la ! *(Applaudissements à gauche)*

**M. Didier Mandelli.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains ; M. Franck Dhersin et Mme Laure Darcos applaudissent également.)* Désaturer les villes et leurs accès, mieux relier les territoires ruraux et périurbains aux pôles urbains : cette proposition de loi traduit enfin les ambitions affichées dans la LOM, défendue par la ministre Elisabeth Borne - je vous souhaite la même trajectoire qu'elle, monsieur le ministre... *(Sourires)*

Il s'agit de réduire les inégalités territoriales, de renforcer l'attractivité des zones mal connectées aux grandes villes et de faciliter les déplacements du quotidien. La LOM vise à doubler la part modale du ferroviaire dans les grands pôles urbains.

Malheureusement, l'exécution de cette loi a confirmé nos craintes. Les investissements n'ont pas suivi et la régénération du réseau tarde. Nous devons ce texte à une initiative parlementaire, du président Zulesi.

La mise en place des Serm est réclamée de longue date par les élus locaux. Dans nombre de métropoles,



les projets existent mais peinent à se mettre en place. M. Djebbari déjà disait vouloir les encourager, mais cette proposition de loi va plus loin : elle vise à développer une offre multimodale comprenant covoiturage, autopartage et réseaux cyclables. Plutôt que de contraindre et de sanctionner, donnons aux usagers les moyens de préférer des transports collectifs.

Pour réduire les inégalités et inscrire les territoires dans la transition écologique, cette proposition de loi tend à accompagner des projets locaux adaptés aux territoires.

Je salue l'excellent travail du rapporteur Philippe Tabarot. Oui, les Serm doivent être pensés par et pour les territoires. Ils ne se développeront pas sans l'engagement constant des acteurs locaux.

En commission, nous avons prévu la consultation systématique des communes et des départements en amont de la mise en place des Serm, ainsi qu'une simplification des procédures et le renforcement du rôle de la région. Nous espérons que le Gouvernement acceptera ces apports.

Le texte transforme la Société du Grand Paris en Société des grands projets : il est rassurant que l'ensemble du territoire puisse bénéficier de son expertise, son travail ayant été primé par l'Université de Harvard.

Pour autant, il n'y a pas de répliquabilité du modèle économique, car les projets des territoires ne bénéficieront pas des mêmes facilités que le GPE. Plusieurs pistes de financement ont été évoquées, mais la question n'est pas tranchée. L'État devra prendre sa part.

Sauf à aggraver les inégalités territoriales, les Serm ne pourront pas concentrer l'ensemble des financements destinés aux transports. Le Président de la République s'est engagé sur une première enveloppe de 700 à 800 millions d'euros pour treize projets, très éloignée des 13 milliards d'euros évoqués par M. Farandou et plus encore du budget du GPE, de plus de 36 milliards d'euros.

Nous appelons de nos vœux une conférence nationale de financement des Serm au premier semestre de l'année prochaine. Le Gouvernement doit leur donner les moyens d'exister !

Le groupe Les Républicains votera cette proposition de loi dans le texte de la commission. *(Marques d'approbation à droite)*

**M. Simon Uzenat.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe SER)* Je salue à mon tour la qualité du travail et le sens de l'écoute de M. Tabarot.

Nous nous accordons tous sur la nécessité d'un choc d'offre autour des métropoles. Mais nous ne devons pas nous en tenir à cela : c'est pourquoi nous proposerons de rebaptiser les Serm « services express régionaux de mobilités ».

Avec l'objectif de 28 % de décarbonation dans les transports en 2030 et la forte inflation, la massification des transports collectifs est un impératif absolu qui ne doit oublier aucun territoire. Le nerf de cette bataille est financier. Or dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, monsieur le ministre, il y a loin de la coupe des promesses aux lèvres de la réalité.

D'autant que les besoins de régénération sont considérables, compte tenu de la dégradation du réseau. Le président par intérim de l'Autorité de régulation des transports (ART), notre ancien collègue Philippe Richert, redoute ainsi une « spirale de paupérisation industrielle ». Les dépenses de régénération décroissent depuis 2016, et les moyens sont concentrés sur les portions les plus empruntées : voilà qui préfigure une néfaste archipélisation du réseau.

Nous serons vigilants pour que le déploiement des Serm n'absorbe pas tous les financements et ne se fasse pas au détriment de cette régénération.

Nous devons d'urgence revoir notre système de financement des mobilités, à bout de souffle. Le financement de l'État doit être à la hauteur en investissement comme en fonctionnement, le plafonnement du versement mobilité additionnel doit être supprimé et celui-ci différencié selon les bassins de mobilité. Monsieur le ministre, dans le cadre du CPER Bretagne, vous avez pris des engagements en la matière : nous comptons sur vous, car cette réforme est attendue avec impatience par de très nombreuses AOM.

Nous voterons ce texte, qui comporte des avancées utiles. *(Applaudissements sur les travées du groupe SER)*

**M. Olivier Jacquin.** – Bravo !

**M. Clément Beaune,** *ministre délégué.* – Je ne veux pas laisser s'installer le sentiment que les financements seraient insuffisants, surtout depuis un an. Monsieur Uzenat, le président de la région Bretagne ne démentirait pas qu'il a entre ses mains un bon CPER : les financements pour le ferroviaire augmentent de 50 %, comme ce sera le cas pour les autres régions. Nous réduisons les fonds alloués aux routes pour augmenter ceux destinés aux transports publics. L'effort est conséquent.

La Première ministre a annoncé une augmentation de 50 % des financements pour le ferroviaire d'ici à 2027. Nous réinvestissons massivement dans notre réseau, trop longtemps négligé - je ne cherche pas la polémique, mais ce sont les faits.

La somme que nous avons annoncée pour les études est de 767 millions d'euros. J'aimerais que les régions s'engagent au même niveau. Le montant dépasserait alors 1,5 milliard d'euros pour cette première étape. Ensuite, État et collectivités territoriales doivent répondre présent ; ces dernières pourront mobiliser des recettes fiscales spécifiques.

Pour une politique qui commence à peine, 800 millions d'euros, ce ne sont pas des cacahuètes...

À partir du premier semestre 2024, nous définirons des plans de financement. L'État sera au rendez-vous et, je l'espère, les collectivités territoriales aussi.

## Discussion des articles

### ARTICLE 1<sup>er</sup>

**Mme Denise Saint-Pé.** – Si les Français sont prêts à réduire leur usage de la voiture, encore leur faut-il des alternatives pratiques.

Cette proposition de loi y pourvoit avec les Serm, qui faciliteront la vie quotidienne de nos concitoyens tout en accentuant la réduction des gaz à effet de serre (GES) dans un secteur encore fortement émetteur. Je salue le travail du rapporteur et de la commission pour améliorer le texte et me réjouis que le Gouvernement mette un coup d'accélérateur sur ces services.

Je compte sur vous, monsieur le ministre, pour que l'État soit au rendez-vous, car ces projets sont attendus avec impatience. En particulier, le RER pyrénéen apporterait une réelle amélioration par rapport aux dessertes actuelles, de piètre qualité.

**Mme la présidente.** – Amendement n°28, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

I. - Alinéas 3, 7 et 13

Remplacer les mots :

services express régionaux métropolitains

par les mots :

services express régionaux de mobilités

II. - Alinéas 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 12

Remplacer les mots :

service express régional métropolitain

par les mots :

service express régional de mobilités

**M. Olivier Jacquin.** – Nous proposons de renommer les services créés par ce texte, en remplaçant « métropolitains » par « de mobilités » : c'est une preuve de notre enthousiasme pour la logique fondée sur les mobilités du quotidien. Quatre ans après la crise des gilets jaunes et alors que les ZFE vont compliquer la vie des habitants des périphéries, il faut étendre à tous les territoires le déploiement d'alternatives à la voiture individuelle. (*M. Simon Uzenat abonde.*)

**Mme la présidente.** – Amendement n°17 rectifié, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi,

Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Alinéa 10

Supprimer cet alinéa.

**M. Jacques Fernique.** – Nous supprimons l'alinéa qui impose à l'AOM de consulter chaque maire concerné. Cette mesure n'est pas franchement inspirée par la confiance envers les intercommunalités... Faisons confiance à leurs élus et ne réduisons pas ces projets à la somme de préoccupations communales !

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis défavorable à l'amendement n°28, d'autant que les métropoles seront parmi les principaux cofinanceurs des projets.

Quant à l'amendement n°17 rectifié, le souci d'alléger la procédure est louable, mais consulter les maires en amont nous paraît essentiel : avis défavorable également.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – En effet, il est important de conserver l'adjectif « métropolitain », qui garantit la coopération entre métropoles et régions. Maintenons cet équilibre entre les deux niveaux de collectivités. Au reste, il ne faut pas entendre « métropolitain » au sens de « cœur de ville » : nous voulons apporter des solutions alternatives à la voiture à ceux qui habitent à 50, voire 80 kilomètres des centres-villes. Retrait ou avis défavorable à l'amendement n°28.

Sur l'amendement n°17 rectifié, je suis agnostique... Il est indispensable de consulter les maires, mais cela se fera naturellement dans la pratique, et je ne suis pas certain qu'il faille le formaliser. Sagesse.

*L'amendement n°28 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°17 rectifié.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°30, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Avant tout déploiement de services express régionaux métropolitains, un diagnostic sur l'état général du réseau ferroviaire est établi. Il s'accompagne d'un document de planification des investissements actualisé régulièrement.

**M. Simon Uzenat.** – Nous voulons prendre en compte l'état de notre réseau ferroviaire, particulièrement vieillissant. Les comparaisons avec nos voisins sont cruelles en termes de régénération comme d'équipement. Les conséquences sont directes sur la qualité du service.

Il ne s'agit pas d'opposer Serm et régénération, mais il faut que cette dernière soit prise en compte. La

capacité d'investissement de SNCF Réseau est limitée par son contrat de performance. Selon l'ART, les dépenses de régénération diminuent depuis 2016, alors que les besoins sont de 10 milliards d'euros par an d'ici à 2042.

Nous redoutons une archipélisation du réseau. Garantissons au contraire l'équité et un service de qualité pour tous !

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Établir un diagnostic de l'état du réseau est un objectif légitime, mais les études préalables à la réalisation des Serm et l'ajout du programme d'investissements au contrat de SNCF Réseau y pourvoient. Votre amendement est donc satisfait. Retrait ou avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis, pour les mêmes raisons. S'il s'agit d'établir un diagnostic, les études préalables le permettront. Quant à la régénération, nous en parlerons lors du projet de loi de finances et de la négociation du contrat de performance.

**M. Simon Uzenat.** – Il s'agissait d'un amendement d'appel ; compte tenu des explications reçues, nous le retirons.

*L'amendement n°30 est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°50, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 7

Remplacer le nombre:

100 000

par le nombre :

50 000

**M. Olivier Jacquin.** – Nous voulons étendre le dispositif des Serm, pour qu'il ne soit pas concentré dans les seules métropoles.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Soyons réalistes : nous ne pourrions pas décliner le modèle des Serm partout. Je partage vos arguments sur la prise en compte de tous les territoires, mais ce dispositif doit rester concentré sur les zones métropolitaines : retrait ou avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis. Les Serm sont essentiels, mais pas exclusifs. Ma collègue Dominique Faure a fait des annonces pour la mobilité dans les territoires ruraux, assorties de 90 millions d'euros.

**M. Olivier Jacquin.** – Nous ne visons pas le monde rural, mais des unités urbaines plus petites, par exemple de 30 000 habitants. Je maintiens notre amendement.

*L'amendement n°50 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°4, présenté par M. Barros et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste - Kanaky.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les services express régionaux métropolitains sont mis en œuvre dans des conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique. Pour un même trajet, un billet unique permet l'utilisation complète des différents modes de transports collectifs inclus dans le service express régional métropolitain.

**M. Pierre Barros.** – Je poursuis dans la voie ouverte par Jacques Fernique... L'interopérabilité entre les services d'information et de billettique est importante. En Île-de-France, les lacunes en ce domaine entraînent des désagréments pour les usagers, et l'information n'est pas suffisamment mutualisée. Un billet unique permettrait aussi de tendre vers un tarif unique raisonné.

**Mme la présidente.** – Amendement n°8 rectifié *bis*, présenté par MM. Rochette, Chasseing, V. Louault, L. Vogel, Malhuret, Brault, Buis et Capus, Mme Paoli-Gagin et MM. Fialaire et Chevalier.

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les services express régionaux métropolitains sont mis en œuvre dans des conditions permettant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique, suivant les modalités prévues à l'article L. 1213-3 du code des transports. »

**M. Pierre Jean Rochette.** – Cet amendement tend à la création d'un billet unique. Il faut favoriser l'interopérabilité tout en réaffirmant le rôle de la région comme AOM.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°11 rectifié *ter*, présenté par Mme N. Delattre, M. Cabanel, Mme M. Carrère, M. Daubet, Mme Girardin, MM. Grosvalet et Guérini, Mme Guillotin, MM. Guiol et Laouedj, Mme Pantel et M. Gold.

**Mme Véronique Guillotin.** – Défendu.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°16 rectifié, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

**M. Jacques Fernique.** – La multimodalité doit être fluide. Cela passe par une simplification de la billettique et une meilleure information. Il faut tenir compte des attentes des usagers, qui se fichent des prés carrés de nos différentes collectivités.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – L'amendement n°4 serait source de complexité. Les AOM travaillent

depuis longtemps à l'amélioration de la billettique. Ce sont des sujets complexes : mettre un coup de pied dans la fourmilière en instaurant dès maintenant un ticket unique pourrait être contre-productif. Avis défavorable.

En revanche, avis favorable aux amendements identiques n<sup>os</sup>8 rectifié *bis*, 11 rectifié *ter* et 16 rectifié : nous voulons réaffirmer le rôle des régions.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Mêmes avis. Je suis très attaché au titre unique de transport - nous l'avons lancé avec le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) en février dernier. Mais n'allons pas trop vite en imposant un billet unique immédiatement. Une expérimentation sera très prochainement lancée avec plusieurs collectivités territoriales volontaires.

**Mme Cécile Cukierman.** – N'allons pas trop vite, dites-vous. Je suis conseillère régionale depuis 2004 : on repousse toujours à plus tard, mais, *in fine*, des milliers de nos concitoyens sont confrontés à des difficultés au quotidien. Avec la métropolisation, nos concitoyens multiplient les déplacements, qui s'allongent de plus en plus.

Nous entendons le point de vue du rapporteur. Nous retirons donc notre amendement n°4 et voterons les amendements identiques. Mais j'insiste : nous devons avancer en matière de billettique pour faciliter la vie quotidienne des usagers.

*L'amendement n°4 est retiré.*

**M. Olivier Jacquin.** – Je suis sensible à la question de l'interopérabilité. Faisons preuve de souplesse, afin de ne pas alourdir les procédures. Nous voterons les amendements soutenus par le rapporteur, dont l'adoption fera tomber le nôtre. Le résultat sera atteint.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Je vous rassure : votre amendement ne tombera pas, car il est complémentaire.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup>8 rectifié *bis*, 11 rectifié *ter* et 16 rectifié sont adoptés.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°12 rectifié *bis*, présenté par M. Cabanel, Mme M. Carrère, M. Daubet, Mmes N. Delattre et Girardin, MM. Grosvalet et Guérini, Mme Guillotin, MM. Guiol et Laouedj, Mme Pantel et M. Gold.

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le déploiement de tout projet de service express régional métropolitain au sein d'une métropole, ou d'un groupement d'établissements publics de coopération intercommunale organisés autour d'une ou de plusieurs agglomérations de plus de 100 000 habitants, s'effectue sur un périmètre correspondant à leur aire d'attraction selon la méthodologie de constitution des aires d'attraction des villes développée par l'Institut national de la statistique et des études économiques.

**Mme Véronique Guillotin.** – M. Cabanel propose de fonder le périmètre des Serm sur les aires d'attraction des villes, un zonage établi par l'Insee. Aucun territoire ne doit être oublié.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Retrait ou avis défavorable, malgré la conviction que Mme Guillotin a mise dans son propos... Le cadre proposé est trop rigide : faisons confiance aux acteurs locaux.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis. Nous devons conserver une flexibilité et faire confiance aux acteurs.

**Mme Véronique Guillotin.** – Je dirai à M. Cabanel que vos explications m'ont convaincue... (*Sourires*)

*L'amendement n°12 rectifié *bis* est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°29, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 9, première phrase

Après le mot :

départements

insérer les mots :

les représentants d'associations d'usagers des transports nationales

**M. Simon Uzenat.** – Nous souhaitons que les associations d'usagers, dont l'expérience est précieuse, participent aux travaux préalables à la création des Serm.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis favorable : les impliquer est une bonne idée.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Par cohérence, je pense qu'il ne faut pas trop formaliser les choses. Mais associer les usagers est toujours une bonne chose. Dès lors, sagesse.

*L'amendement n°29 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°9 rectifié *bis*, présenté par MM. Rochette, Chasseing, Brault et Capus, Mme Paoli-Gagin, MM. Chevalier, Buis et Fialaire et Mme Cukierman.

Alinéa 9, après la première phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Lorsque deux métropoles sont séparées par moins de 100 kilomètres de distance, la faisabilité et l'opportunité d'une élaboration et d'une mise en œuvre conjointes d'un projet de Serm sont obligatoirement examinées.

**M. Pierre Jean Rochette.** – C'est un amendement de simplification : nous voulons, pour une meilleure organisation, que les métropoles séparées de moins de 100 kilomètres soient tenues de travailler ensemble, et non dos à dos.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis favorable à cet amendement de bon sens.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Je comprends l'esprit de l'amendement, même si nous préférons encourager qu'imposer. Sagesse.

**Mme Cécile Cukierman.** – Cet amendement vise un cas particulier : les métropoles de Lyon et Saint-Étienne, distantes de 25 kilomètres. La ligne TER entre les deux est la plus fréquentée au quotidien hors Île-de-France ; les contraintes géographiques sont importantes, les retards chroniques. Des milliers de personnes sont touchées au quotidien, dont 80 % empruntent la ligne régulièrement pour travailler ou se former.

L'intelligence spontanée de tous les élus est un idéal, mais la réalité nous incite à nous assurer que le travail conjoint est bien effectif...

**M. Pierre Jean Rochette.** – Je vois que ma collègue ligérienne a une grande expérience de la ligne Saint-Étienne–Lyon... En effet, cet amendement nous tient à cœur, mais il pourra concerner aussi d'autres territoires.

**M. Gilbert-Luc Devinaz.** – Cet amendement est extrêmement intéressant. Il y a aussi Lyon-Grenoble, Lyon-Chambéry, Chambéry-Annecy... Ce dispositif correspond bien à la réalité de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

*L'amendement n°9 rectifié bis est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°48 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 9, troisième phrase

Après le mot :

covoiturage

insérer les mots :

, notamment par la création de lignes de covoiturage express,

**M. Olivier Jacquin.** – En commission, nous avons intégré l'autopartage et le covoiturage. Allons plus loin en créant des lignes de covoiturage express, destinées à renforcer les flux sur certaines routes. L'expérimentation menée par la start-up Ecov donne de bons résultats pour un coût très faible. C'est un excellent moyen de lutter contre l'autosolisme dans le périurbain.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Cette précision me semble superflue, mais vos arguments sont convaincants. Sagesse.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Nous pouvons être d'accord : avis favorable.

**M. Olivier Jacquin.** – Waouh ! (*Sourires*)

*L'amendement n°48 rectifié est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°18, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot,

Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Alinéa 12, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi que des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées

**M. Jacques Fernique.** – Les Serm sont avant tout le résultat d'une coopération entre la région, responsable des mobilités, et la métropole, autorité organisatrice. L'Assemblée nationale a prévu que la demande de statut soit une demande conjointe des deux ; il serait étrange que ce soit le Sénat qui écarte le territoire.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – La commission a souhaité donner un rôle central aux régions, chefs de file en matière de mobilité. Les AOM seront évidemment parties prenantes de la concertation préalable et à l'initiative, aux côtés des régions, pour permettre l'intervention de la SGP. C'est un équilibre satisfaisant, gardons-nous de complexifier les choses. Retrait, sinon avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis. Il faut un pilote : ce sera la région, en lien avec la métropole et si besoin d'autres AOM. Des outils de coopération existent, comme le contrat opérationnel de mobilité. Évitions un formalisme excessif.

*L'amendement n°18 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°5, présenté par M. Barros et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste - Kanaky.

Alinéa 12, après la troisième phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

L'État tient compte des différences budgétaires de chaque région et répartit ses financements à la hauteur des besoins.

**M. Pierre Barros.** – Malgré les déclarations du ministre, il n'y a pas d'engagement clair sur le volet budgétaire. Le plan de financement devra tenir compte des ressources des régions et collectivités concernées, avec une clé de répartition équitable, car toutes n'ont pas les mêmes moyens. Sans péréquation, nous aurons des Serm à deux vitesses...

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Précision inutile, l'État prenant déjà en compte les capacités de financement de chaque région. Les CPER sont en cours de négociation. Le COI a travaillé dans cet esprit. Retrait ou avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Avis défavorable. Nous avons des outils de péréquation, notamment *via* la DGF ; le Serm n'en est pas un. L'État tiendra compte, au cas par cas, des capacités de financement des différentes AOM. Il ne s'agit pas de prévoir une dotation formalisée.

**M. Pierre Barros.** – Organiser les déploiements est une façon de rendre la main aux collectivités ; nous le faisons au niveau intercommunal. Cela dit, je le retire.

*L'amendement n°5 est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°23, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 12, après la troisième phrase

Insérer une phrase ainsi rédigée :

Sont également étudiées les conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique.

**M. Olivier Jacquin.** – Nous avons intégré la problématique de l'interopérabilité et de la billettique à l'alinéa 12. Cet amendement vient renforcer ce que vous avez voté tout à l'heure.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis favorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis.

*L'amendement n°23 est adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°2, présenté par M. Barros et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste - Kanaky.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

Ce contrat définit les moyens permettant un cadencement des lignes de transports collectifs pour un usage quotidien, sans discontinuité, tant en journée qu'en soirée, que ce soit en semaine, en fin de semaine et lors des périodes de vacances scolaires. Ces lignes de transports collectifs sont coordonnées entre elles afin de faciliter les correspondances.

**M. Pierre Barros.** – Seule une fréquence régulière, gage d'une attente réduite, incitera les usagers à privilégier les transports en commun. Le COI fixe comme objectif moins de 20 minutes en heure de pointe et moins de 60 minutes en heure creuse. Notre amendement se limite à une orientation générale, pour laisser une liberté d'appréciation aux collectivités. La labellisation ne doit pas se résumer à du marketing.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Nous partageons l'objectif, mais il est couvert par le droit existant. Laissons à la région et aux AOM de la souplesse dans la conclusion de leurs contrats opérationnels de mobilité ; nul doute qu'elles privilégieront l'amélioration du service rendu aux usagers. Retrait ou avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis. À vouloir préciser le contenu des contrats opérationnels de mobilité, on risque surtout de les complexifier.

*L'amendement n°2 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°7, présenté par M. Barros et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste - Kanaky.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par trois phrases ainsi rédigées :

Ce contrat définit des objectifs de report modal, visant notamment une réduction de la part de l'usage de la voiture dans les modes de transport empruntés. Ces objectifs feront l'objet d'une évaluation à l'issue de la réalisation du projet. Un réajustement de l'offre de service est présenté afin d'atteindre les objectifs de report modal lorsqu'ils n'ont pas été atteints.

**M. Pierre Barros.** – Les Serm participent à l'objectif de décarbonation des déplacements. Les Français font trois trajets par jour en moyenne, pour environ une heure ; les véhicules thermiques contribuent pour 95 % aux émissions du secteur des transports.

Il faut encourager le report modal en privilégiant les aménagements pour piétons et cyclistes, redynamiser les centres-villes et favoriser le logement aux abords des gares.

La qualification de Serm doit être accompagnée d'un objectif clair de report modal, visant à réduire la place de la voiture.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis défavorable, même si nous partageons le constat. Le contrat opérationnel de mobilité y pourvoit déjà. Laissons les AOM libres de décider de son contenu.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis.

**M. Pierre Jean Rochette.** – L'article 1<sup>er</sup> offre aux collectivités territoriales la possibilité de réserver des sites propres aux transports collectifs, qui peuvent ainsi grignoter l'espace des voitures individuelles.

*L'amendement n°7 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°41 rectifié, présenté par M. Gillé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Il peut faire l'objet d'une coconstruction en coordination avec les schémas de planification communaux, régionaux et départementaux métropolitains mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales et aux articles L. 141-1 et L. 151-1 du code de l'urbanisme.

**M. Hervé Gillé.** – Il s'agit de valoriser la coconstruction du contrat opérationnel de mobilité, en coordination avec les schémas de planification locaux, plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), schémas de cohérence territoriale (Scot) ou schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet).

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Cet amendement est satisfait par l'article 5 bis, qui étend au Serm la possibilité de recourir à la procédure intégrée pour mettre en compatibilité les différents documents d'urbanisme. Il le sera également par l'amendement n°31 de M. Jacquin, auquel la commission est favorable. Retrait ou avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – En effet, cet amendement sera satisfait. Retrait ou avis défavorable.

**M. Hervé Gillé.** – Je vais le retirer, mais il faudrait prévoir l'intégration de ce volant mobilité au moment de la révision du Scot ou du PLUi. (*M. le ministre opine du chef.*)

*L'amendement n°41 rectifié est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°57, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission.

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports mentionné à l'article L. 1631-4 n'a pas été conclu dans le ou les départements situés à l'intérieur du périmètre d'un service express régional métropolitain à la date de la publication de l'arrêté prévu à l'avant-dernier alinéa du présent article, le représentant de l'État dans le département réunit les autorités organisatrices de transports collectifs terrestres concernées et leurs exploitants, aux fins d'élaborer et de conclure ce contrat dans un délai de douze mois suivant la publication dudit arrêté.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – La nouvelle offre devra s'accompagner d'une réflexion sur la question de la sûreté dans les transports. Cet amendement prévoit que le représentant de l'État réunit les parties prenantes afin d'élaborer un contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports suivant l'attribution du statut de Serm.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Deux débats s'entrecroisent : l'organisation d'une offre de transport supplémentaire et la question plus large de la sûreté des usagers. Cet amendement n'épuise pas le sujet, mais me paraît utile. Avis favorable.

*L'amendement n°57 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°32, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'alinéa 12

Insérer sept alinéas ainsi rédigés :

« Afin de préciser les besoins des populations en termes de services, de présenter les enjeux socio-économiques du projet et de déterminer les conditions d'un financement équitable entre les citoyens et les territoires, ce contrat opérationnel de mobilités fait l'objet, en amont de sa conclusion, d'un dispositif de

participation citoyenne à l'échelle du bassin de mobilités utilisant a minima une plateforme de consultation en ligne et des réunions publiques dans les territoires dans des conditions déterminées par décret.

« Un dossier à l'appui de cette participation est produit comportant :

« 1° Les objectifs des projets inscrits au contrat et leurs principales caractéristiques ;

« 2° L'exposé des enjeux socio-économiques ;

« 3° L'estimation du coût des projets et les modes de financement envisagés, y compris le cas échéant le recours direct ou indirect à des ressources fiscales ;

« 4° Leur impact sur les prévisions de trafic ;

« 5° L'analyse de leurs incidences sur l'aménagement du territoire.

**M. Gilbert-Luc Devinaz.** – Le Serm a vocation à devenir la colonne vertébrale des déplacements du quotidien dans les territoires. Pour s'assurer que tous les besoins ont été identifiés, le contrat opérationnel de mobilité doit s'appuyer sur une participation citoyenne.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis défavorable. Certes, la consultation des citoyens est une étape clé. Mais il existe déjà des instances pour les associer, comme le comité des partenaires ou les conseils de développement. Le code de l'environnement prévoit également des études préalables. Ne complexifions pas les choses. Retrait ou avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis. Faisons confiance aux collectivités territoriales, qui organiseront la participation des citoyens. Des instances comme le comité des partenaires existent.

**M. Guillaume Gontard.** – C'est le deuxième amendement sur la participation citoyenne, indispensable sur les sujets de mobilité. Partout, pendant la campagne, on nous a parlé de ces sujets. Il y a un vrai besoin d'écoute et de lien avec les citoyennes et citoyens. Le contrat opérationnel de mobilité doit être construit avec eux.

*L'amendement n°32 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°14, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 13

Supprimer cet alinéa.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Je regrette de devoir revenir sur les travaux de commission. Avec Bruno Le Maire, nous avons lancé une mission inédite sur la tarification et le niveau des péages ferroviaires en France.

Difficile de prévoir une catégorie spécifique pour les Serm car il y aura des entrecroisements, par exemple avec les TER qui circuleront hors du périmètre du

Serm. Il n'y a pas lieu de prévoir une tarification plus favorable uniquement pour les Serm.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Je regrette également, monsieur le ministre, de devoir émettre un avis défavorable. Notre commission a voulu, par un amendement transpartisan, rendre plus attractif le tarif des Serm. Ne pénalisons pas les régions qui s'engageront en faveur du train et pour un choc d'offre. Nous serons attentifs aux conclusions de la mission de l'Inspection générale des finances (IGF), mais maintenons notre position.

**M. Olivier Jacquin.** – La tarification des péages ferroviaires, parmi les plus chers d'Europe, fait obstacle au choc d'offre que nous appelons de nos vœux. Il faut approfondir la réflexion, ce qui suppose de couvrir le coût complet du gestionnaire d'infrastructures - dans les pays où les péages sont moins chers, il y a bien souvent des subventions d'équilibre. Cela ne peut se réduire au seul coût marginal d'exploitation.

**M. Jacques Fernique.** – Nos péages sont en effet parmi les plus élevés d'Europe. Or le contrat de performance de SNCF Réseau prévoit une nouvelle augmentation de 28 %, pour financer la régénération et la modernisation. Au moment où nous souhaitons intensifier la circulation de nos TER et optimiser l'usage de nos infrastructures, le Sénat doit signifier qu'il est temps de mettre fin à cette logique contradictoire.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – La question des péages est en effet majeure, et dépasse celle des Serm.

La trajectoire de SNCF Réseau repose sur les recettes des péages. La mission lancée avec Bruno Le Maire dira si le volume peut compenser une baisse de prix, mais il n'est pas question de baisser les ressources, car la priorité est d'investir dans la régénération et la modernisation du réseau. Ses conclusions seront publiques.

*L'amendement n°14 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°26, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 14

Remplacer les mots :

la mise en place d'au moins dix services express régionaux métropolitains

par les mots :

le déploiement de services express régionaux de mobilités à l'échelle des bassins de mobilités

**M. Hervé Gillé.** – Pourquoi ne prévoir que dix Serm ? Élargissons le modèle aux bassins de mobilités, consacrés par la LOM comme l'échelle pertinente pour l'action des régions. Il s'agit de créer un choc d'offre de mobilités du quotidien, pas

seulement ferroviaires, à même d'irriguer le territoire plus efficacement.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Je comprends votre volonté d'élargissement des Serm, mais la référence aux bassins de mobilité n'est pas la plus opérante. Fixons-nous des objectifs réalistes. Dix Serm, c'est déjà ambitieux ! Avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis. La notion de bassin de mobilité est intéressante, mais elle ne se confond pas avec les Serm, qui pourront en couvrir plusieurs.

La liste des Serm n'est pas arrêtée, même si les travaux de SNCF Mobilités ont lancé des pistes. Soyons ambitieux, mais aussi réalistes. Il n'y a pas de liste fermée pour solde de tout compte.

*L'amendement n°26 n'est pas adopté.*

*L'article 1<sup>er</sup>, modifié, est adopté.*

## APRÈS L'ARTICLE 1<sup>er</sup>

**Mme la présidente.** – Amendement n°33 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 1215-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cas d'un bassin de mobilité où un projet de service express régional métropolitain est envisagé, le contrat détermine dans un chapitre spécifique les modalités d'optimisation et d'amélioration de la desserte des territoires les moins denses de ce bassin de mobilité en décrivant les projets concourant à un acheminement des populations résidant dans les aires urbaines de moins de 11 000 habitants jusqu'aux gares du service express métropolitain par des moyens collectifs ou mutualisés et leur niveau de service projeté, en tenant compte des notions d'âge, de handicap, de genre et de précarité économique. »

**M. Hervé Gillé.** – Le contrat opérationnel des mobilités devra prévoir l'accès au Serm de l'ensemble des populations du territoire, y compris les plus éloignées des gares et stations.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Satisfait : le code des transports prévoit déjà que le contrat opérationnel de mobilité porte notamment sur les différentes formes de mobilité et sur l'intermodalité. Pour s'assurer que les Serm bénéficient bien aux territoires les moins denses, le contrat comprendra des dispositions spécifiques sur l'accueil de tous les publics et la cohésion sociale. Nous laissons néanmoins de la souplesse aux acteurs locaux. Avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis.



**M. Olivier Jacquin.** – Nous voulons étendre le modèle des Serm au-delà des métropoles et prendre en compte les territoires périurbains en aval. La métropole doit aussi se soucier des habitants les plus éloignés de son cœur.

*L'amendement n°33 rectifié n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°34, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 1231-5 du code des transports est ainsi rédigée : « Ce comité associe a minima des représentants des organisations professionnelles d'employeurs, des représentants des organisations syndicales de salariés, des représentants des associations présentes sur le territoire, notamment les associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort. »

**M. Simon Uzenat.** – Institué par la LOM, le comité des partenaires regroupe les représentants des employeurs et des usagers. Étant donné l'ampleur des investissements et des attentes, il est indispensable d'en élargir la composition aux corps intermédiaires, trop souvent oubliés ou méprisés, tels que les organisations syndicales et les acteurs associatifs.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Il revient aux AOM de fixer la composition du comité des partenaires. Il est d'ores et déjà possible d'y intégrer des représentants d'associations ou des organisations syndicales de salariés, comme en région PACA. Ne rigidifions pas. Les AOM sauront privilégier la concertation.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Je partage ces arguments, même si je comprends que l'on puisse vouloir donner un signal en faveur des organisations syndicales et des associations. Sagesse.

**M. Simon Uzenat.** – Je peux comprendre qu'on laisse la main aux acteurs locaux, mais nous avons besoin d'un dialogue social renforcé, et de la participation des acteurs qui mettront en œuvre les Serm. Nous pourrions limiter l'élargissement aux seules organisations syndicales.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Même si je pense que les partenaires l'auraient fait d'eux-mêmes, sagesse, à la demande du président Longeot.

*L'amendement n°34 est adopté et devient un article additionnel.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°35 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 1<sup>er</sup>

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le III de l'article 8 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Parmi les représentants des collectivités territoriales, le conseil de surveillance comprend au moins deux membres représentant des communes et intercommunalités de moins de 10 000 habitants situées en dehors de l'Île-de-France. Ces membres ne sont pas rémunérés. »

II. – Après l'article L. 2101-1-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2101-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 2101-1-.... – Le conseil de surveillance ou le conseil d'administration de la société nationale SNCF comprend au moins deux membres représentant les communes et intercommunalités de moins de 10 000 habitants. Ces membres sont distincts des membres choisis en raison de leur indépendance et des membres représentant les salariés. Ils ne sont pas rémunérés. »

**M. Hervé Gillé.** – Les communes et intercommunalités rurales ou périurbaines ont des interactions avec les métropoles. Cet amendement leur ouvre la gouvernance de la Société des grands projets et de la SNCF, dont le conseil d'administration passerait de douze à quinze ou dix-huit membres.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Je comprends vos motivations, mais la loi prévoit que le conseil de surveillance de la SGP est composé de représentants de l'État et d'élus des collectivités, les premiers constituant au moins la moitié de ses membres : c'est assez souple.

Pour la SNCF, il n'est pas opportun de faire entrer dans son conseil de surveillance des représentants des communes ou intercommunalités de moins de 10 000 habitants : pourquoi eux plutôt que d'autres ?

Enfin, laisser le choix entre conseil d'administration et de surveillance n'est pas un gage de clarté et de lisibilité. Avis défavorable.

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

*L'amendement n°35 rectifié n'est pas adopté.*

## ARTICLE 1<sup>er</sup> BIS

**Mme la présidente.** – Amendement n°31, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le groupement d'intérêt public susmentionné s'assure que les projets de services express régionaux métropolitains s'inscrivent en cohérence avec les schémas de planification territoriale régionaux et locaux mentionnés à l'article L. 4251-1 et à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

**M. Hervé Gillé.** – Le groupement d'intérêt public (GIP) est une entité propre à chaque territoire ; il doit s'assurer que le projet de Serm est cohérent avec les schémas locaux.

**Mme la présidente.** – Sous-amendement n°62 à l'amendement n°31 de M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission.

Compléter cet amendement par un paragraphe ainsi rédigé :

... - Alinéa 14, première phrase

Remplacer le mot :

quatrième

par le mot :

cinquième

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Favorable à l'amendement n°31, sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement de coordination.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Avis favorable à l'amendement et au sous-amendement.

*Le sous-amendement n°62 est adopté.*

*L'amendement n°31, sous-amendé, est adopté.*

*L'article 1<sup>er</sup> bis, modifié, est adopté.*

## ARTICLE 2

**Mme la présidente.** – Amendement n°54, présenté par Mme Havet et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

Alinéa 4

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

D. – Le k de l'article L. 213-1 et l'avant-dernier alinéa de l'article L. 240-2 du code de l'urbanisme sont ainsi modifiés :

1° La première occurrence des mots : « Société du Grand Paris » est remplacée par les mots : « Société des grands projets » ;

2° Les mots : « est confiée à la Société du Grand Paris en application de l'article 20-2 » sont remplacés par les mots : « lui est confiée en application des articles 20-2 et 20-3 ».

**Mme Nadège Havet.** – L'article 2 tient compte de l'évolution de la Société du Grand Paris en Société des Grands Projets. Les exemptions au droit de l'urbanisme prévues pour la première doivent l'être également pour la seconde, pour la réalisation des infrastructures déclarées d'utilité publique des Serm hors Île-de-France. Cet amendement y pourvoit.

**Mme la présidente.** – Amendement n°53, présenté par Mme Havet et les membres du groupe

Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

Après l'alinéa 19

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...) À la seconde phrase du deuxième alinéa du V, les mots : « Agence foncière et technique de la région parisienne » sont remplacés par les mots : « Grand Paris Aménagement mentionné à l'article L. 321-29 du code de l'urbanisme » ;

...) Après le cinquième alinéa du V, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« En dehors de la région Île-de-France, l'intervention de l'établissement public Société des grands projets autour des gares des infrastructures d'un service express régional métropolitain défini à l'article L. 1215-6 du code des transports dont la maîtrise d'ouvrage lui a été confiée est autorisée par arrêté des ministres chargés de l'urbanisme et du budget. » ;

**Mme Nadège Havet.** – La SGP peut intervenir sur le territoire d'une commune non-signataire d'un contrat de développement territorial (CDT) dans un rayon de 600 mètres autour des gares du réseau Grand Paris ; cette disposition s'appliquerait dès lors que la maîtrise d'ouvrage des gares des futures infrastructures des Serm pourra être confiée à la SGP.

Nous proposons également de renommer l'Agence foncière et technique de la région parisienne, devenue Grand Paris Aménagement.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis favorable à l'amendement n°54, qui élargit les droits d'exemption spécifiques au Grand Paris aux grands projets. En revanche l'amendement n°53 ajoute à la confusion et n'est pas opportun. Avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Les deux ajustements me semblent pertinents. Avis favorable aux deux amendements.

*L'amendement n°54 est adopté.*

*L'amendement n°53 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°42, présenté par M. Gillé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 43

Après le mot :

concernées

insérer les mots :

et le cas échéant, des collectivités territoriales concernées

**M. Hervé Gillé.** – Cet amendement encourage la consultation des collectivités territoriales en amont de la création des Serm. Celles-ci sont les premiers cofinanceurs des infrastructures de transports en

commun. Nous précisons bien « le cas échéant ». C'est équilibré.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis défavorable, car cet amendement ajoute à la complexité. À multiplier les parties prenantes, on risque de ralentir les projets. Les collectivités territoriales concernées ont évidemment vocation à être consultées en amont.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis. L'équilibre est satisfaisant. L'intervention de la SGP sera conditionnée à la demande et à la coordination préalables des collectivités concernées.

*L'amendement n°42 n'est pas adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°58, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission.

Alinéa 45

Remplacer les mots :

, y compris les

par les mots

et des

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Amendement de précision pour distinguer gares, pôles d'échange multimodaux et ateliers de maintenance.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Sagesse.

*L'amendement n°58 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°59, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission.

Alinéa 63, première phrase

1° Remplacer les mots :

, y compris

par le mot :

et

2° Après les mots :

de créance

rédigé ainsi la fin de cette phrase :

, y compris des emprunts et titres dont le terme est supérieur à douze mois.

*L'amendement rédactionnel n°59, accepté par le Gouvernement, est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°13, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 65, deuxième phrase

Remplacer le nombre :

35

par le nombre :

39

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Je suis économe en amendements, mais celui-ci importe : il augmente le plafond d'endettement de la SGP à 39 milliards d'euros - excusez du peu ! - sans remettre en cause son modèle financier ni l'horizon de remboursement de sa dette.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis favorable.

*L'amendement n°13 est adopté.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°3, présenté par M. Barros et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste - Kanaky.

Alinéa 66

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Le rapport intègre notamment des propositions visant à réaliser en interne certaines missions déléguées à des prestataires externes.

**M. Pierre Barros.** – Certaines missions, actuellement confiées à des opérateurs extérieurs, devraient être internalisées. Le GPE est le plus grand chantier d'Europe. Profitons de la réalisation des futurs Serm pour accroître les compétences du service public.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Les moyens humains de la SGP étant limités, je ne suis pas opposé au recours, au cas par cas, à des consultants extérieurs. Mais connaissant l'attachement du Sénat à cette question, j'émettrai un avis de sagesse bienveillante.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Je serai un peu moins bienveillant... (*Sourires*) L'objectif n'est pas d'externaliser des missions, mais bien de conserver les compétences développées par la SGP qui sinon se perdraient. Conservons-lui cependant la souplesse dont elle dispose aujourd'hui. Retrait ou avis défavorable.

*L'amendement n°3 n'est pas adopté.*

*L'article 2, modifié, est adopté.*

## ARTICLE 2 BIS AA

**Mme la présidente.** – Amendement n°45, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Alinéa 2, seconde phrase

Après le mot :

développement

insérer les mots :

, dont son électrification

**M. Simon Uzenat.** – L'électrification du réseau est un enjeu crucial. L'exposé des motifs de l'amendement cite l'exemple du réseau de Strasbourg, mais il y en a d'autres - je pense en particulier à une ligne en

Bretagne. Il s'agit ici d'écologie autant que d'économie.

**M. Philippe Tabarot**, *rapporteur*. – Avis favorable.

**M. Clément Beaune**, *ministre délégué*. – Sagesse.

*L'amendement n°45 est adopté.*

*L'article 2 bis AA, modifié, est adopté.*

## APRÈS L'ARTICLE 2 BIS AA

**Mme la présidente**. – Amendement n°46, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 2 bis AA

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement six mois après la promulgation de la présente loi un rapport présentant une stratégie et un schéma d'électrification des lignes ferroviaires capables d'accueillir des services express régionaux métropolitains.

**M. Simon Uzenat**. – Dans la lignée du précédent, cet amendement demande un rapport sur la stratégie d'électrification des lignes ferroviaires. Strasbourg, la ligne Quimper-Brest... Il faut accélérer !

**M. Philippe Tabarot**, *rapporteur*. – Avis défavorable, car satisfait par l'amendement n°45 que nous venons d'adopter.

**M. Clément Beaune**, *ministre délégué*. – Même avis.

*L'amendement n°46 est retiré.*

## ARTICLE 2 BIS AB

**Mme la présidente**. – Amendement n°19, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Supprimer cet article.

**M. Jacques Fernique**. – Supprimons cet article, qui conditionne les sanctions prévues dans le cadre des ZFE-m à l'état d'avancement du Serm. Les ZFE-m ne doivent pas être affaiblies.

En outre, cet article me semble contraire à l'article 45 de la Constitution sur le périmètre du texte.

**M. Philippe Tabarot**, *rapporteur*. – Cet amendement revient sur l'un des apports de la commission. Il n'est plus question de conditionner les contrôles ZFE-m au déploiement des Serm, comme c'était prévu initialement, mais simplement de les synchroniser avec l'avancée des Serm. Avis défavorable.

**M. Clément Beaune**, *ministre délégué*. – J'entends les arguments du rapporteur. Toutefois, je reste plutôt

favorable à la rédaction initiale, et donc à l'amendement de M. Fernique.

*L'amendement n°19 n'est pas adopté.*

*L'article 2 bis AB est adopté.*

## ARTICLE 2 BIS A (Supprimé)

**Mme la présidente**. – Amendement n°20, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Après l'article L. 571-10 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 571-10-... ainsi rédigé :

« Art. L. 571-10-... – Un décret en Conseil d'État fixe les niveaux sonores maximaux admissibles pour la rénovation ou la création d'une nouvelle infrastructure de transports terrestres dans le cadre du développement des services express régionaux métropolitains. »

**M. Jacques Fernique**. – Nous voulons rétablir un article adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux niveaux sonores maximaux admissibles lors du développement des Serm.

Alors que les seuils retenus par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour le trafic ferroviaire sont de 54 décibels la journée et 44 la nuit, ils sont en France, respectivement, de 60 et 55 décibels. Ils doivent être réduits pour les infrastructures nouvelles.

**M. Philippe Tabarot**, *rapporteur*. – Cet amendement est satisfait par le droit existant : l'autorité réglementaire peut fixer des dispositions spécifiques pour les infrastructures nouvelles. Ne créons pas plus de confusion. En outre, cet amendement risque de gêner le développement des Serm. Pourquoi pénaliser les réseaux labellisés Serm ? Avis défavorable.

**M. Clément Beaune**, *ministre délégué*. – Nous avons trouvé un équilibre à l'Assemblée nationale. Je comprends la préoccupation de Jacques Fernique, mais je m'en remets à la sagesse du Sénat.

*L'amendement n°20 n'est pas adopté.*

*L'article 2 bis A demeure supprimé.*

*L'article 2 bis B est adopté.*

## ARTICLE 2 BIS (Supprimé)

**Mme la présidente**. – Amendement n°24, présenté par MM. Gillé et Uzenat.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Du 1<sup>er</sup> janvier 2024 au 31 décembre 2033, l'étude de tout nouveau projet de ligne ferroviaire à grande vitesse doit comporter un scénario portant sur des infrastructures adaptées à une circulation à vitesse dite

intermédiaire, entre 200 et 249 kilomètres par heure, à la vitesse maximale des trains. Les conséquences de ce scénario sont comparées avec celles des scénarios comportant une vitesse supérieure, notamment sur les plans économique et environnemental et sur le temps de trajet. L'éventuel gain sur le plan économique résultant du choix du scénario à vitesse dite intermédiaire en comparaison avec les scénarios à une vitesse supérieure peut être investi dans le financement des services express régionaux métropolitains ou dans la relance de l'exploitation des lignes ferroviaires à faible activité classées de 7 à 9 selon la nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer ou des lignes fermées, y compris des lignes déclassées et non déferées. Cet éventuel gain permet également une analyse comparative et budgétaire valable sur les projets de ligne à grande vitesse en cours.

**M. Hervé Gillé.** – L'article 2 bis, qui imposait l'étude d'un scénario alternatif de ligne dite à vitesse intermédiaire lors d'un projet de LGV, a été supprimé en commission. Nous voulons le rétablir : nos choix budgétaires doivent être éclairés afin de ne pas pénaliser les transports du quotidien, essentiels pour le report modal et la lutte contre l'autosolisme.

**Mme la présidente.** – Amendement n°21, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2033, l'étude de tout nouveau projet de ligne ferroviaire à grande vitesse doit comporter un scénario portant sur des infrastructures adaptées à une circulation à vitesse dite intermédiaire, entre 200 et 249 kilomètres par heure, à la vitesse maximale des trains. Les conséquences de ce scénario sont comparées avec celles des scénarios comportant une vitesse supérieure, notamment sur les plans économique et environnemental et sur le temps de trajet. L'éventuel gain sur le plan économique résultant du choix du scénario à vitesse dite intermédiaire en comparaison avec les scénarios à une vitesse supérieure peut être investi dans le financement des services express régionaux métropolitains ou dans la relance de l'exploitation des lignes ferroviaires à faible activité classées de 7 à 9 selon la nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer ou des lignes fermées, y compris des lignes déclassées et non déferées.

**M. Jacques Fernique.** – Nous voulons nous aussi rétablir cet article qui déclinait le scénario de planification écologique du COI. Amplifier l'effort en faveur des LGV y est explicitement mentionné comme non-prioritaire ; au contraire, il faut moderniser notre réseau. Voyez l'exemple du Serm de Strasbourg !

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Des études de solutions à vitesse intermédiaire existent déjà, comme sur le Paris-Normandie ; il n'est donc pas nécessaire de le prévoir dans la loi.

En revanche, annexer le programme annuel d'investissement de SNCF Réseau à son contrat de performance, comme le propose la commission, permettra de soutenir les investissements en faveur des Serm et des petites lignes. Avis défavorable à ces deux amendements.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Sagesse bienveillante pour ces deux amendements.

*L'amendement n°24 n'est pas adopté,  
non plus que l'amendement n°21.*

*L'article 2 bis demeure supprimé.*

### ARTICLE 3

**Mme la présidente.** – Amendement n°37, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

« ... ° Les objectifs de sécurité de l'exploitation et les objectifs de sûreté dans les gares, stations et véhicules, ainsi que les moyens envisagés pour atteindre ces objectifs ;

« ... ° La trajectoire économique et financière projetée sur l'exploitation pour la durée d'amortissement. »

**M. Olivier Jacquin.** – Les questions de sécurité et de sûreté ferroviaires sont très importantes. L'article 3 prévoit une convention de gouvernance technique entre SNCF Réseau et la SGP : la sécurité et la sûreté doivent y figurer. Ne faisons pas peser une charge excessive sur l'exploitation.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Je salue votre intention, monsieur Jacquin : la sûreté des transports publics est un enjeu majeur. Toutefois, cette préoccupation ne me semble pas avoir sa place dans la convention prévue à l'article 3, car les enjeux de sécurité relèvent de la convention entre maîtres d'ouvrage de l'article 1<sup>er</sup> bis. Évitions toute confusion. Retrait.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Je comprends l'intention du sénateur, mais le décret du 27 mai 2019 prévoit déjà ces obligations : votre amendement est donc satisfait. Retrait, sinon avis défavorable.

*L'amendement n°37 est retiré.*

*L'article 3 est adopté.*

*L'article 3 bis est adopté,  
de même que l'article 3 ter.*

### ARTICLE 3 QUATER

**M. Simon Uzenat.** – Je souhaitais réagir aux propos du ministre sur les financements apportés par l'État et les régions dans les CPER.

Je confirme que, en Bretagne, la majorité régionale a voté le CPER, avec une hausse sensible des crédits, mais les besoins sont énormes ! La participation de l'État s'y élève à 233 millions d'euros sur 2023-2027. Or six trains coûtent 111 millions. L'effort doit être amplifié.

Les recettes fiscales des régions sont assises sur les énergies fossiles : c'est un non-sens. Vous demandez toujours plus aux régions, mais alors donnez-leur les moyens ! Le versement mobilité additionnel est la solution attendue.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Vaste sujet ! Je comprends la demande de visibilité, mais celle-ci s'applique aussi bien à l'État qu'aux collectivités territoriales. En outre, soyons attentifs aux besoins en matière d'exploitation – cela a manqué lors de la création du GPE. Nous en reparlerons lors de l'examen du projet de loi de finances.

J'ai indiqué lors du congrès de Régions de France à Saint-Malo que j'étais disponible pour avancer sur ces sujets.

**Mme la présidente.** – Amendement n°47, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Cette conférence aboutit à la présentation par le Gouvernement d'un plan de financement complet, des sections d'investissement comme de fonctionnement, de chaque projet de service express métropolitain à travers un rapport remis au Parlement et aux acteurs mentionnés au premier alinéa.

**M. Simon Uzenat.** – Nous voulons garantir un plan de financement complet - investissement et fonctionnement - pour les Serm. À cet égard, je salue la création de la conférence de financement, une bonne idée de notre rapporteur, indispensable pour traduire dans les faits l'ambition d'une mobilité décarbonée.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Malgré vos paroles très agréables à mon endroit, avis défavorable. (*Sourires*)

Certes, il faut prévoir les financements des Serm - d'où la conférence -, mais il n'est pas réaliste de demander au Gouvernement un plan de financement complet pour chaque Serm, alors que leur périmètre et leurs besoins n'ont pas encore été adoptés. Nous avons le même objectif, mais votre demande est prématurée.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Je ne suis pas certain que le Gouvernement aurait pris l'initiative de cette conférence, mais je l'accepte volontiers. Toutefois, conférence et rapport, cela fait beaucoup !

Nous avons besoin de visibilité, mais ne contrainsons pas trop le calendrier : chaque Serm devra faire l'objet d'un plan de financement et

d'investissement validé tant par les collectivités territoriales que par le ministre. Retrait, sinon avis défavorable.

**M. Simon Uzenat.** – Nous prenons bonne note de vos engagements, monsieur le ministre, et nous retirons notre amendement.

*L'amendement n°47 est retiré.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°49, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Compléter cet article par deux nouveaux alinéas ainsi rédigés :

Elle incite à réviser le contrat de performance de SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports pour le rendre compatible avec, d'une part, le maintien en bon état du réseau ferroviaire national et sa modernisation et, d'autre part, avec les investissements de SNCF Réseau relatifs aux projets de services express régionaux métropolitains.

Elle requestionne la règle d'or de ce contrat de performance, pour la redimensionner à sa juste proportion et l'inscrire en compatibilité avec la stratégie nationale bas-carbone et le respect des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

**M. Simon Uzenat.** – Les moyens de SNCF Réseau sont au cœur de nos débats. Le rapport de l'ART de juillet 2023 est particulièrement alarmant : des investissements massifs seront nécessaires dans les années à venir, notamment pour les Serm.

Il faut donc réviser le contrat de performance liant SNCF Réseau et l'État et nous attaquer au carcan de la règle d'or. Le plafond du ratio d'endettement doit passer de 6 % à 18 % afin d'avancer dans la décarbonation de nos transports.

**Mme la présidente.** – Sous-amendement n°60 à l'amendement n°49 de M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission.

Amendement n° 49

I. - Alinéa 2, au début

Remplacer les mots :

Elle incite à réviser le contrat de performance de SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports pour

par les mots :

Préalablement à l'actualisation du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports, cette conférence formule des propositions visant à

II. - Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Ce sous-amendement précise le rôle de la conférence nationale de financement des Serm et supprime la mention relative à la règle d'or. Avis favorable à l'amendement n°49 sous réserve de l'adoption de mon sous-amendement.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Avis défavorable à l'ensemble. Bien sûr, il faudra investir dans le réseau et actualiser le contrat de performance, mais cela dépasse largement le cadre des Serm. Ne confondons pas les deux sujets.

**M. Simon Uzenat.** – Monsieur le ministre, nous sommes soucieux de garantir l'équité territoriale : nous voulons un aménagement équilibré tout en favorisant la régénération du réseau. Nous voulons lier ces deux sujets et sommes donc favorables au sous-amendement du rapporteur.

*Le sous-amendement n°60 est adopté.*

*L'amendement n°49, sous-amendé, est adopté.*

*L'article 3 quater, modifié, est adopté.*

*L'article 4 est adopté,  
de même que les articles 5 et 5 bis.*

## APRÈS L'ARTICLE 5 BIS

**Mme la présidente.** – Amendement n°56 rectifié, présenté par Mme Primas, M. Laugier, Mme de Cidrac, MM. Marseille et Karoutchi et Mmes Lavarde et Aeschlimann.

Après l'article 5 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 3-1 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa du I est ainsi modifié :

a) Après le mot : « territoriales », le signe : « , » est remplacé par le mot : « et » ;

b) Après les mots : « d'aménagement », sont insérés les mots : « dont le territoire est directement concerné par la modification » ;

c) Les mots : « , du syndicat mixte Paris-Métropole, » sont remplacés par le mot : « et » ;

d) Les mots : « et de l'atelier international du Grand Paris » sont supprimés ;

2° Le III est ainsi modifié :

a) À la première phrase du huitième alinéa, après le mot : « Ile-de-France », sont insérés les mots : « dont le territoire est directement concerné par la modification » ;

b) La première phrase du dernier alinéa est ainsi modifiée :

- les mots : « les départements d'Île-de-France, les communes, » sont remplacés par les mots : « les collectivités territoriales et » ;

- après le mot : « aménagement », le signe : « , » est remplacé par les mots : « dont le territoire est directement concerné par la modification ainsi que » ;

- les mots : « , le syndicat mixte Paris-Métropole ainsi que l'atelier international du Grand Paris » sont supprimés.

**Mme Sophie Primas.** – En cas de modification du schéma du réseau du Grand Paris, des avis doivent être recueillis. Or certains organismes à consulter n'existent plus : il faut donc toiletter la loi.

En outre, toute l'Île-de-France devait être consultée. Aujourd'hui, les lignes ne font plus l'objet que de modifications : revenons-en au droit commun. Seuls les élus concernés seraient consultés.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Cet amendement actualise opportunément la procédure : avis favorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Ces modifications sont pertinentes : sagesse bienveillante.

*L'amendement n°56 rectifié est adopté  
et devient un article additionnel.*

**Mme la présidente.** – Amendement n°55 rectifié, présenté par Mme Primas, M. Laugier, Mme de Cidrac, MM. Marseille et Karoutchi et Mmes Lavarde et Aeschlimann.

Après l'article 5 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au troisième alinéa de l'article 4 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, après les mots : « le schéma d'ensemble », sont insérés les mots : « ou sa modification ».

**Mme Sophie Primas.** – Cet amendement précise à partir de quand court le délai de dix ans prévu pour réaliser les enquêtes publiques.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis favorable. Cet amendement lève une ambiguïté ; c'est une bonne chose.

**M. Roger Karoutchi.** – Pas toujours ! (*sourires*)

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Sagesse.

*L'amendement n°55 rectifié est adopté  
et devient un article additionnel.*

## ARTICLE 5 TER A

**Mme la présidente.** – Amendement n°15, présenté par MM. Fernique, Dantec, Benarroche, G. Blanc, Dossus et Gontard, Mme Guhl, M. Jadot, Mme de Marco, M. Mellouli, Mme Ollivier, M. Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mmes Senée, Souyris et M. Vogel.

Supprimer cet article.

**M. Jacques Fernique.** – L'article 5 ter A contourne les règles du ZAN, en faisant des Serm des projets

d'envergure nationale ou européenne grâce à leur déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'État. Le GEST s'oppose à toute tentative de contournement et de révision à la baisse des ambitions du ZAN : les projets de Serm doivent être comptabilisés dans les enveloppes régionales, afin de ne pas grever non plus les enveloppes communales.

Par ailleurs, la déclaration systématique d'utilité publique ne semble pas justifiée.

**Mme la présidente.** – Amendement identique n°25, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

**M. Olivier Jacquin.** – Défendu.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Nous nous sommes mal compris. La commission a précisé que l'utilité publique des Serm serait actée en Conseil d'État, afin notamment de favoriser la rapidité des recours.

La comptabilisation des Serm au titre des projets d'envergure nationale ou européenne au sens du ZAN est une simple possibilité et l'enveloppe concernée n'augmentera pas.

Retrait ? Sinon mon avis sera défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – J'ai une lecture différente qui me pousse à donner un avis favorable. Il est vrai que le passage par le Conseil d'État raccourcit les délais contentieux, mais la procédure est plus longue que celle d'un arrêté préfectoral.

*Les amendements identiques n°s 15 et 25 ne sont pas adoptés.*

*L'article 5 ter A est adopté.*

## ARTICLE 5 TER

**Mme la présidente.** – Amendement n°51 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Ce rapport recense également les territoires pour lesquels les autorités organisatrices de la mobilité sont dépourvues de versement mobilité afin d'envisager de les doter d'une dotation spécifique pour le financement des mobilités en zone peu dense.

**M. Olivier Jacquin.** – Je plaide pour les territoires oubliés de la LOM. Dans mon ancienne intercommunalité de 20 000 habitants, impossible de lever plus de 100 000 euros de versement mobilité, et donc de mettre en place une politique de mobilité. Or dans un [rapport](#) de 2021, je soulignais que la sortie du modèle de mobilité centré sur la voiture individuelle dans les espaces peu denses était possible, mais que les moyens financiers étaient insuffisants.

Depuis la LOM, les communautés de communes peuvent lever le versement mobilité, mais son produit

est très inégal. L'attribution d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pourrait constituer une solution pour les territoires ruraux. Nous demandons donc que le rapport étudie cette possibilité.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis favorable - même si votre propre rapport fait déjà référence -, par cohérence avec la demande de rapport que nous avons formulée lors de l'examen de la [loi](#) Climat et résilience, et dont nous sommes sans nouvelles, monsieur le ministre.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Retrait, sinon sagesse. Ledit rapport sera publié dans les prochaines semaines, je m'y engage. Fidèle à la tradition sénatoriale, je propose de ne pas en ajouter.

**M. Olivier Jacquin.** – Un « tiens » vaut mieux que deux « tu l'auras » : je maintiens mon amendement.

**M. Guillaume Gontard.** – Ces rapports, sur le versement mobilité dans les zones peu denses et sur le bilan des prises de compétences par les AOM, sont particulièrement importants.

*L'amendement n°51 rectifié est adopté.*

*L'article 5 ter, modifié, est adopté.*

*L'article 5 quater est adopté.*

## ARTICLE 5 QUINQUIES A

**Mme la présidente.** – Amendement n°44, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Ce rapport précise également l'ensemble des mesures que l'État est en capacité d'instaurer afin de permettre aux collectivités, et d'abord aux régions, de disposer des ressources fiscales et financières pour assurer le fonctionnement de l'exploitation des services express régionaux métropolitains. Un focus particulier est fait sur les évolutions possibles des taux et de l'assiette du versement mobilité ou du versement mobilité additionnel accompagné de simulations par région.

**M. Hervé Gillé.** – Cet article prévoit un rapport sur le financement des Serm. Nous aurions aimé un peu plus de détails - notamment sur le versement mobilité ou d'autres contributions spécifiques -, mais le rapporteur n'y est pas favorable.

Il s'agit de dresser un état des lieux de toutes les sources de financement mobilisables, actuellement aux mains de l'État, alors que ce sont les collectivités territoriales qui ont besoin de ressources.

**Mme la présidente.** – Sous-amendement n°61 à l'amendement n°44 de M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission.

Amendement n° 44, alinéa 2, deuxième phrase

Supprimer cette phrase.



**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Sous réserve de l'adoption de ce sous-amendement, qui supprime des précisions inutiles, avis favorable à l'amendement n°44.

Mes chers collègues, je vous rassure, nous n'avons pas accepté toutes les demandes de rapport !

**M. Roger Karoutchi.** – Personne ne les lit !

**Mme Sophie Primas.** – Il faudrait déjà qu'on les reçoive !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Vu le scepticisme de Mme Primas et M. Karoutchi sur les demandes de rapport, avis défavorable. (*Sourires*)

Tous les acteurs devront présenter leur plan de financement des Serm, pas seulement l'État. La stratégie de financement doit être globale ; je suis contre son saucissonnage.

Sachez qu'à l'Assemblée nationale, je me suis engagé à réfléchir à des sociétés de projets et à des ressources affectées.

*Le sous-amendement n°61 est adopté.*

*L'amendement n°44, sous-amendé, est adopté.*

*L'article 5 quinquies A, modifié, est adopté.*

## APRÈS L'ARTICLE 5 QUINQUIES A

**Mme la présidente.** – Amendement n°10 rectifié, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 5 quinquies A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les soutiens qu'il compte mettre en œuvre en faveur du développement des mobilités durables dans les espaces peu denses situés dans les aires d'attraction des métropoles en capacité d'instituer un service express régional métropolitain, afin de favoriser le développement de modes de déplacements bas carbone et alternatifs aux mobilités traditionnelles, encore largement dominées dans ces espaces par la voiture individuelle.

Ce rapport étudie notamment la possibilité de financer les services de mobilités dans ces territoires peu denses en attribuant annuellement aux communautés de communes qui ont institué un versement mobilité et qui organisent un ou plusieurs services de mobilité, une part de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

Ce rapport comporte également une étude comparative sur les intercommunalités en capacité de lever du versement mobilité et celles qui ne le peuvent pas parce que dépourvues des bases fiscales nécessaires. Il s'agit ainsi de pouvoir mesurer le nombre d'intercommunalités qui seront en capacité ou non de développer des services de mobilités qui seront autant de rabattements vers

les services express régionaux métropolitains pour les intercommunalités présentes dans les aires d'attractions des métropoles concernées.

**M. Olivier Jacquin.** – Défendu.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Avis défavorable. C'est le rapport de trop. (*Sourires*)

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – La sagesse du rapporteur m'oblige : avis défavorable également.

*L'amendement n°10 rectifié est retiré.*

## ARTICLE 5 QUINQUIES

**Mme la présidente.** – Amendement n°39, présenté par M. Jacquin et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

Après avoir analysé les pratiques en vigueur dans d'autres pays, ce rapport établit plusieurs scénarios prenant en compte les effets de volume attendus des hypothèses de baisse de la tarification ainsi que les compensations nécessaires en termes de subventions publiques, afin d'assurer une croissance des ressources affectées au système ferroviaire indispensable à la transition écologique.

Ces scénarios tiennent compte non seulement des incidences sur les recettes de péages mais aussi de l'impact sur la part de dividende versée par la société publique SNCF au fonds de concours affecté aux investissements sur le réseau.

**M. Simon Uzenat.** – Il s'agit non pas de demander un nouveau rapport, mais des précisions.

Certes une baisse des péages peut augmenter la fréquentation, mais au prix d'une participation plus élevée de l'État : on le voit en Italie. Toutes les données doivent être prises en compte.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Le rapport prévu à l'article 5 quinquies est opportun, mais il n'est pas souhaitable d'en décliner les moindres détails. Laissons au Gouvernement une certaine marge de manœuvre. Avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Merci de votre confiance. (*Sourires*) Avis défavorable. Dans la lettre de mission aux inspections générales, un parangonnage européen a été explicitement demandé.

L'exemple italien ne doit pas servir d'idéal-type. Après avoir longtemps sous-investi dans son réseau ferroviaire, l'Italie a réinvesti à la faveur de deux plans de relance. La baisse des péages y a été de pair avec l'ouverture à la concurrence, ne l'oublions pas.

**M. Simon Uzenat.** – Je n'ai peut-être pas été clair : je ne considère pas que l'exemple italien soit un idéal, compte tenu de l'importance de la subvention publique.

*L'amendement n°39 est retiré.*

*L'article 5 quinquies est adopté.*

### Vote sur l'ensemble

**M. Olivier Jacquin.** – Ce texte est constructif en dépit d'un support inadapté : il manque une étude d'impact et un vrai volet sur le financement. Vous ne proposez que des financements d'amorçage.

Le groupe SER espérait faire mieux en couvrant plus de territoires. Nous voterons tout de même ce texte qui permettra de développer l'offre de transport public dans les territoires les plus denses.

**Mme Marie-Claude Varailles.** – Le Gouvernement mise sur une augmentation du trafic ferroviaire de 27 % d'ici 2030 et de 79 % d'ici 2050. Pour y parvenir, il faut des investissements massifs, notamment dans l'entretien des réseaux et dans les trains du quotidien.

L'effort ne peut reposer sur les seules collectivités. Toutes les régions n'ont pas la base fiscale de l'Île-de-France !

Nous craignons que les moyens financiers soient concentrés sur les métropoles, au détriment des petites lignes de TER dans les territoires ruraux. Espérons un ruissellement...

Merci à notre commission pour son travail, notamment sur la conférence de financement : nous voterons ce texte.

**M. Didier Mandelli.** – Je salue le travail du rapporteur pour améliorer ce texte que nous voterons.

**M. Jacques Fernique.** – Ce texte est positif : il crée une boîte à outils utile pour développer les Serm. Nous voyons le caractère transpartisan, quasi unanime de cette ambition, grâce auquel nous pouvons peser ensemble sur les enjeux de mobilité, notamment dans le cadre d'une future loi de programmation.

Pour reprendre vos termes, monsieur le ministre, nous n'avons pas trouvé l'alpha et l'oméga, mais nous posons une bonne première brique !

*La proposition de loi, modifiée, est adoptée.*

**M. Jean-François Longeot,** président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Merci à Philippe Tabarot, notre rapporteur. (*Applaudissements*)

Merci aussi à l'ensemble des membres de la commission. Le consensus sur ce texte est de bon augure pour une bonne entente entre la SGP et SNCF Réseau.

Je me réjouis de l'adoption de l'article 3 *quater*, qui éclairera les besoins financiers, tant pour l'investissement que pour le fonctionnement. (*Applaudissements*)

**M. Clément Beaune,** ministre délégué. – Merci à M. le rapporteur, ainsi qu'aux sénateurs qui se sont

impliqués, pour leur travail très positif. Ce texte a été considérablement enrichi, dans un temps très court, par les nombreux experts des transports présents dans cet hémicycle.

J'ai entendu votre vigilance, mais aussi la volonté partagée d'un transport public renforcé et accessible. Les Serm ne desserviront pas que les urbains, mais un grand nombre de personnes, jusqu'à 80 kilomètres des centres-villes.

Contrairement à M. Jacquin, je me réjouis que le texte soit d'initiative parlementaire, même s'il est cohérent avec nos orientations.

C'est un texte innovant. Faire travailler ensemble SNCF Réseau et la Société du Grand Paris, initiative prise sous un autre gouvernement, n'était pas intuitif, mais ce texte y contribue. On ne peut pas faire fi de ses compétences.

Votre quasi-unanimité et le miracle d'un vote à l'Assemblée sans voix contre sont un signal très positif pour la décarbonation des transports du quotidien. Votre vote n'est pas un blanc-seing, mais une exigence. Nous en reparlerons lors des débats budgétaires. (*Applaudissements*)

*La séance est suspendue à 20 h 05.*

PRÉSIDENTE DE M. MATHIEU DARNAUD,  
VICE-PRÉSIDENT

*La séance reprend à 21 h 35.*

### Accord en CMP

**M. le président.** – J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi pour le plein emploi est parvenue à l'adoption d'un texte commun.

### Ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP (Procédure accélérée)

**M. le président.** – L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, présentée par M. Vincent Capo-Canellas et plusieurs de ses collègues. La procédure accélérée a été engagée sur ce texte.

### Discussion générale

**M. Vincent Capo-Canellas,** auteur de la proposition de loi. – Ce texte est le fruit du dialogue social mené par MM. Bailly et Grosset sur un sujet

sensible, qu'il nous faut examiner avec responsabilité : l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la RATP à Paris et dans la première couronne.

Ce texte n'instaure pas la mise en concurrence, il en corrige les modalités. L'ouverture à la concurrence résulte du droit de l'Union européenne depuis plus de quinze ans. En 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM), texte sur lequel le Sénat a beaucoup travaillé, en a déterminé le calendrier et les modalités. L'ouverture à la concurrence du réseau francilien a alors été fixée pour la fin 2024.

Les enjeux sont vastes : la population concernée représente treize fois la ville de Rennes, à travers 4 800 bus desservant 1 300 points d'arrêt. Il nous revient de garantir une bonne qualité de service à tous les usagers. Des précisions doivent aussi être apportées sur le patrimoine transféré à Île-de-France Mobilités (IDFM). Il était important que la représentation nationale se saisisse du sujet, au moment où il devient concret.

Ce texte établit un cadre clair qui, pour une part - qu'on peut certes juger insuffisante -, va dans le sens des salariés : je pense au transfert des centres-bus plutôt que des lignes, au transfert de certains salariés à IDFM ou encore aux dispositions relatives au volontariat. La proposition de loi va aussi dans le sens de l'opérationnalité. De ce point de vue, détendre le calendrier est nécessaire pour éviter les difficultés.

Au total, ce texte apporte plus de sécurité aux salariés comme à la RATP et aux nouveaux entrants.

La commission a sécurisé davantage encore certaines dispositions : période de référence pour le calcul du nombre de salariés pour chaque lot, délai d'information des salariés porté de quatre à six mois, entre autres.

J'ai la conviction que nous sommes proches de trouver une formulation commune à la majorité sénatoriale et au Gouvernement.

Notre volonté commune est de réussir cette étape pour les voyageurs, avec les salariés. La place du bus mérite d'être réaffirmée dans la mobilité collective : il remplit une fonction sociale de desserte de proximité, en banlieue et à Paris comme en zone rurale. Il a une place singulière, irriguant les centres-villes et, en Île-de-France, complétant le RER et le métro. Le rôle des machinistes et personnels de maintenance de la RATP est donc essentiel.

Nous menons un travail de précision avec humilité et en recherchant les meilleurs compromis possible. Loin des discussions de doctrine, nous tâchons d'apporter des réponses utiles au plus près des réalités. J'espère que la navette aboutira dans un délai raisonnable, car, dans cette affaire, le temps est un paramètre majeur. (*Applaudissements au banc des commissions ; M. Philippe Tabarot applaudit également.*)

**M. Franck Dhersin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** – Nous ne débattons pas d'un texte idéologique entérinant le passage à la concurrence : ce débat de principe a déjà eu lieu en 2019 avec la LOM et, avant cela, en 2009. Le législateur a traduit les obligations découlant du droit de l'Union européenne, fidèle au respect de nos engagements européens.

Le règlement européen de 2007 sur les obligations de service public, dit OSP, a tracé le chemin à suivre. En 2009, la loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, dite ORTF, en a tiré les conséquences en fixant les échéances respectivement à 15, 20 et 30 ans pour le bus, le tramway et les transports ferrés. Le processus d'ouverture à la concurrence a été déterminé par la LOM, qui prévoit notamment la portabilité d'acquis sociaux de haut niveau - le fameux sac à dos social.

Faire croire que ce débat pourrait être rouvert serait malhonnête et irresponsable. Tous les acteurs se préparent à l'ouverture à la concurrence, et remettre en cause ce processus nous exposerait non seulement à un recours en manquement devant la Cour de justice de l'Union européenne, mais aussi aux réclamations légitimes des entreprises qui se préparent pour cette échéance.

Valérie Pécresse et Jean Castex nous l'ont confirmé : l'AOM et l'opérateur historique ne contestent ni le calendrier ni le principe de la mise à concurrence. Laisser croire qu'un moratoire serait possible n'est pas raisonnable.

Ce texte vise à instaurer un transfert équitable, socialement juste et qui améliore le service rendu aux usagers, pour que l'ouverture à la concurrence profite à tous. Il représente un point d'équilibre propre à rassurer les salariés - tous les acteurs me l'ont dit. MM. Bailly et Grosset, chargés d'une mission de préfiguration sociale, y retrouvent l'ensemble de leurs préconisations.

J'ai eu avec les syndicats un échange franc et courtois ; s'ils ont un désaccord principal avec l'ouverture à la concurrence, ils reconnaissent que ce texte élargit le nombre de salariés bénéficiaires du sac à dos social. De fait, il comble les angles morts de la LOM, étend les délais d'information accordés aux salariés et prévient les problèmes qui naîtraient du transfert de 19 000 salariés en une seule nuit. C'est un texte de progrès et qui permet d'éviter la pagaille au 1<sup>er</sup> janvier 2025.

La proposition de loi limite la mobilité géographique obligatoire des salariés : le transfert s'effectue non plus par ligne, mais par centre-bus. Ainsi, 3 000 salariés ne risqueront plus de devoir changer de lieu de prise de poste. Une procédure de volontariat est confiée à IDFM, prévoyant des conditions spécifiques pour les conducteurs de bus de nuit qui ne voudraient pas être transférés sur des lignes de jour. Les salariés des entités filialisées ou mutualisées ne

seront pas moins bien lotis que les agents transférés de la RATP. Le dialogue social se poursuivra sur le long terme - c'est le sens de l'article 6.

IDFM pourra échelonner le calendrier d'ouverture à la concurrence entre le 31 décembre 2024 et 31 décembre 2026. Cet aménagement, prévu à l'article 4, évitera la désorganisation des transports publics et laissera du temps aux candidats pour mieux calibrer leur offre. Nous éviterons aussi de désorganiser les transports durant les jeux Olympiques et Paralympiques (JOP), pendant lesquels ils seront sollicités de manière inédite.

Le texte prévoit un report de quinze mois du cadre social territorialisé, qui prévoit une amplitude maximale de travail de 11 heures - contre 13 à la RATP en vertu d'un accord d'entreprise. Sans cette mesure, il faudrait recruter de 500 à 700 conducteurs à court terme. Je présenterai un amendement visant à maintenir cette durée à 13 heures, sous réserve d'une négociation.

Les éventuels conflits entre IDFM et la RATP seront réglés par l'Autorité de régulation des transports (ART). Enfin, les employeurs seront mieux représentés au sein d'IDFM.

La commission s'est attachée à sécuriser juridiquement le texte tout en conservant l'esprit de son auteur et en assurant aux candidats des conditions équitables. Au total, ce texte opère une synthèse équilibrée pour une ouverture à la concurrence équitable, juste et bénéfique à tous.

**M. Pascal Savoldelli.** – On croirait entendre l'auteur du texte...

**M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports.** – Ce texte vise certes moins de territoires que celui dont nous avons débattu cet après-midi, mais, compte tenu du nombre d'usagers concernés, il est d'intérêt national.

Le processus d'ouverture à la concurrence est engagé depuis la loi du 8 décembre 2009 et n'a été remis en cause depuis lors par aucune majorité. L'accord trouvé avec la Commission européenne pour l'application de cette décision remonte à 2013. En 2019, la LOM a fixé les dernières modalités de l'ouverture à la concurrence.

Ce processus n'est pas une privatisation : il s'inscrit dans le cadre du service public. (*Murmures sur les travées du groupe CRCE-K*) L'ouverture à la concurrence doit être réussie, pour les agents comme pour les usagers. Mais c'est un outil, pas une fin en soi. La révision de son calendrier et de certaines de ses modalités est nécessaire.

S'agissant du calendrier, une grande bascule au 1<sup>er</sup> janvier 2025 était impensable pour les agents. J'ai toujours dit qu'il fallait renforcer leurs garanties sociales. (*M. Pascal Savoldelli ironise.*) Des dispositions protectrices ont été arrêtées dans la LOM : transfert du contrat de travail au repreneur, maintien des conventions collectives ainsi que de la

garantie d'emploi et du régime de retraite pour les agents statutaires.

Une mission a été confiée à deux grands noms du dialogue social, largement reconnus, MM. Bailly et Grosset. Leurs travaux se retrouvent dans ce texte, dont M. Capo-Canellas a bien voulu assurer la rédaction.

Sur le cadre social territorialisé (CST), il y a lieu de différer la date d'application du décret jusqu'à la date de reprise effective par le délégataire, mais aussi d'étaler la mise en concurrence effective et totale au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Nous sommes favorables au délai de deux ans que prévoit la proposition de loi - et que prévoyait aussi celle du député communiste Stéphane Peu.

Nous soutenons le texte, mais aussi certains amendements : en particulier, la période de référence doit demeurer celle du texte initial.

Ce texte est nécessaire, mais aussi exemplaire dans sa méthode : il a fait l'objet d'un travail commun entre les grands opérateurs et son contenu découle du travail de deux grands noms du dialogue social. (*M. Fabien Gay proteste.*) Son objectif est simple : un meilleur service public sous la seule autorité d'IDFM - raison pour laquelle je récusé formellement le terme de privatisation. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC ; M. Pascal Savoldelli ironise.*)

### Question préalable

**M. le président.** – Motion n°1 rectifiée, présentée par MM. Jacquin et Uzenat, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Gillé, Ouizille, M. Weber, Féraud, Temal et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad et Bourgi, Mmes Briquet et Canalès, M. Cardon, Mme Carlotti, MM. Chaillou et Chantrel, Mmes Conconne et Conway-Mouret, M. Cozic, Mme Daniel, M. Darras, Mme de La Gontrie, MM. Durain et Éblé, Mmes Espagnac et Féret, M. Fichet, Mme Harribey, MM. Jeansannetas, P. Joly et Jomier, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Linkenheld, M. Lozach, Mme Lubin, MM. Lurel, Marie, Mérillou et Michau, Mme Monier, M. Montaugé, Mme Narassiguin, M. Pla, Mme Poumirol, MM. Raynal et Redon-Sarrazy, Mme S. Robert, MM. Roiron et Ros, Mme Rossignol et MM. Stanzione, Tissot, M. Vallet, Vayssouze-Faure et Ziane.

En application de l'article 44, alinéa 3, du Règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP (n° 47, 2023-2024).

**M. Simon Uzenat.** – Les réseaux de transport, particulièrement en Île-de-France, sont de la dentelle fine - même si 19 000 salariés et près de 300 lignes, ce n'est pas exactement l'épaisseur de la dentelle...

Or vous leur appliquez un traitement des plus brutaux, un lavage à 90 degrés avec, certes, un quart de bouchon d'adouçissant - reconnaissons quelques efforts sur le sac à dos social.

On vante une initiative parlementaire, mais il s'agit d'un projet de loi déguisé, commandé par IDFM ; lors de son audition, sa présidente ne s'en est pas cachée. Ce lavage brutal risque de mettre à mal les coutures sociales et territoriales du réseau : nous craignons pour la qualité du service et pour son unité, avec douze à treize lots définis sans l'avis de la RATP et dont chacun a la taille de Rennes.

Monsieur le ministre, j'ai été surpris, pour ne pas dire plus, de vous entendre vanter une méthode exemplaire. Jeune parlementaire, j'ose espérer que ce n'est pas ainsi que vous concevez les rapports entre le Gouvernement et le Parlement... Cette proposition de loi a été déposée il y a un peu plus de trois semaines ; nous sommes privés d'étude d'impact comme d'avis du Conseil d'État ; le rapport Bailly-Grosset n'a pas été transmis aux parlementaires, même si certains ont pu se le procurer, « tombé du camion »... J'ajoute que les auditions du rapporteur n'étaient pas ouvertes. L'opacité du processus est bien réelle.

S'agissant du calendrier, l'argument des JOP est douteux. Si l'ouverture à la concurrence était un remède à tous les maux des transports, pourquoi ne pas la mettre en œuvre sans attendre ? En réalité, vous voulez éviter un crash industriel pendant cet événement important pour notre pays.

Monsieur le rapporteur, vous étiez pondéré en commission, mais avez employé dans l'hémicycle des mots très forts : irresponsable et malhonnête.

**M. Fabien Genet.** – C'est la chaleur de l'hémicycle !

**M. Simon Uzenat.** – Ce qu'une loi a fait, une autre peut le défaire. Et votre calendrier percutera les élections municipales de 2026. Au demeurant, les citoyens d'Île-de-France n'ont jamais été consultés sur cette ouverture à la concurrence.

Le règlement OSP ne fixe pas d'obligation en la matière, et, en tout état de cause, nous avons jusqu'en 2039. Si vous estimez qu'il faut décaler, nous estimons, nous, qu'il faut décaler le décalage. D'autant que, depuis 2020, la situation a bien changé, avec des tensions sociales et des difficultés de recrutement.

À la suite de la mise en concurrence en grande couronne, les retours sont très préoccupants : de Saclay à Melun, on nous rapporte que la qualité de service se dégrade. Usagers, élus et jusqu'aux entreprises se plaignent ; l'administrateur général d'Optile fait état de difficultés financières parfois insoutenables, susceptibles d'affecter le service, le climat social et la capacité à recruter.

Vous parlez de progrès pour le sac à dos social, mais par rapport à une situation de départ très mauvaise... Ce texte ne rassure en rien les

organisations syndicales, dont l'opposition porte tant sur le principe que sur les modalités que vous proposez. Ainsi, le transfert du service de nuit en un seul lot entraînera, sans mauvais jeu de mots, une perte en ligne pour les chauffeurs qui ne feront pas ce choix.

Des inquiétudes s'expriment aussi sur la supervision et la gestion des incidents. À cet égard, le rapport Bailly-Grosset fait le service minimum. Au reste, les organisations syndicales nous ont déclaré que leur mission ne leur paraissait pas légitime.

Alors qu'un mur d'investissements attend IDFM, le coût des opérations pourrait reposer sur l'utilisateur.

En votant cette motion, vous avez l'occasion d'agir ! *(Applaudissements sur les travées du groupe SER et du GEST ; Mme Marie-Claude Varailas applaudit également.)*

**M. Olivier Jacquin.** – Bravo !

**M. Didier Mandelli.** – *(Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains et UC, ainsi que du RDPI)* Ne nous méprenons pas sur le sens de ce débat : le véhicule législatif ne serait pas le bon, car il priverait le Sénat d'une étude d'impact.

**M. Hervé Gillé.** – C'est vrai !

**M. Didier Mandelli.** – Mais le texte ne porte pas sur l'ouverture à la concurrence, en marche depuis de nombreuses années. Il vise à en fluidifier et à en sécuriser la mise en œuvre, en apportant des garanties sociales aux salariés. *(M. le rapporteur le confirme.)*

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée.** – Très bien !

**M. Didier Mandelli.** – L'article 1<sup>er</sup> élargit le champ des bénéficiaires du sac à dos social, qui assurera la portabilité d'une partie du statut. Il modifie aussi les modalités des transferts, qui auront lieu par centre-bus et non par ligne, ce qui permettra à 3 000 salariés de ne pas changer de lieu de prise de poste. Ces mesures consensuelles sont issues de la mission de préfiguration sociale.

L'amélioration de l'accompagnement des salariés est un élément essentiel. La commission a travaillé dans cet état d'esprit. En s'opposant au recul de la mise en concurrence, les opposants adoptent une position paradoxale. De fait, rejeter la proposition de loi conduirait à un transfert en une seule fois en 2024 - ce qui est contraire à leurs objectifs...

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée.** – Très juste !

**M. Didier Mandelli.** – Cela conduirait à une désorganisation du réseau et à une rupture probable du service public, à la veille des JOP.

Ce texte prévoit un séquençage responsable du calendrier qui sécurise la mise en concurrence. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable l'a complété pour mieux préserver les acquis du dialogue social : je pense

notamment au passage de quatre à six mois de la période d'information des salariés.

L'ancien rapporteur de la LOM vous le dit : ce texte améliorera les modalités de la mise en concurrence pour tous les acteurs. Je vous invite à repousser la motion. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP, ainsi que du RDPI et du RDSE*)

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Le groupe SER souhaite ne pas poursuivre l'examen du texte. Mais comme l'a justement rappelé M. Mandelli, l'adoption de sa motion irait à l'opposé de ses objectifs... Mes chers collègues, le texte de M. Capo-Canellas mérite votre confiance. Avis défavorable à la motion.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Sans surprise, même avis. Si l'on veut être responsable, il faut dire ce qui se passerait sans ce texte. La mise en concurrence se ferait avec moins de garanties sociales et un calendrier beaucoup plus abrupt, au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Le député Stéphane Peu lui-même a proposé un décalage dans la mise en œuvre - rien de scandaleux, donc. Avis défavorable.

**M. Jacques Fernique.** – Notre groupe considère, lui aussi, que le Sénat n'est pas en mesure de délibérer dans la clarté : trop d'incertitudes n'ont pas été levées. L'article 4 fixe une échéance à marche forcée, que l'article 40 nous empêche d'amender.

Je suis heureux d'apprendre que le rapport Bailly-Grosset a été rendu public... Dommage que nous en ayons été privés. Nous aurions aimé, par exemple, examiner l'allotissement pour savoir s'il est ou non équilibré. Ne nous précipitons pas sans discernement. (*M. Roger Karoutchi rit.*)

**Mme Nadège Havet.** – Mon groupe votera contre cette motion. Ce texte est d'initiative parlementaire, et il est important d'en débattre. Il fait suite aux conclusions de la mission Bailly-Grosset, qui a associé toutes les parties prenantes. C'est un texte de bon sens : les acteurs nous disent que les conditions ne sont pas réunies pour la mise en concurrence, que les métiers sont en tension et qu'il serait dangereux d'ouvrir à la concurrence à l'approche des JOP.

**M. Pascal Savoldelli.** – Nous voterons cette question préalable des deux mains - même si nos collègues votent rarement les nôtres...

**M. Olivier Jacquin.** – Cela arrive !

**M. Pascal Savoldelli.** – On nous demande de voter un calendrier d'accélération de la privatisation et de la casse de la RATP. (*M. le ministre le conteste.*)

Absence d'étude d'impact, d'éléments tangibles... Monsieur le ministre, preuve que nous ne refusons pas le débat, les élus socialistes, écologistes et communistes ont déposé des amendements.

**M. Fabien Genet.** – Examinons-les !

**M. Pascal Savoldelli.** – À vous écouter, on ne sait plus trop qui est l'auteur du texte, le rapporteur et le ministre...

La question préalable ne sera peut-être pas votée, mais, à gauche, nous aurons travaillé – nos amendements en témoignent.

À la demande du groupe SER, la motion n°1 rectifiée est mise aux voix par scrutin public.

**M. le président.** – Voici le résultat du scrutin n°6 :

Nombre de votants .....	344
Nombre de suffrages exprimés .....	344

Pour l'adoption.....	98
Contre.....	246

*La motion n°1 rectifiée n'est pas adoptée.*

### Discussion générale (*Suite*)

**M. Louis Vogel.** – L'ouverture à la concurrence d'un réseau de bus n'est pas un sujet anodin. Les conséquences sont importantes tant pour les usagers et les agents que pour ceux qui cèdent ou récupèrent le service.

Le contexte est particulier : JOP de 2024, tensions persistantes en matière de recrutement de conducteurs de bus, complexité d'une ouverture à une date unique d'un réseau considérable.

Les craintes sont légitimes, et je salue le travail de la commission, dont le résultat est équilibré : l'ouverture à la concurrence n'est pas remise en cause, mais elle est rendue acceptable, le processus facilité.

Il existe un consensus pour appeler à plus de flexibilité dans l'ouverture à la concurrence. C'est l'objet de l'article 4. Échelonner l'ouverture, c'est assurer la continuité du service public et faire face aux difficultés techniques. C'est une position de bon sens.

J'en viens aux conditions de transfert des salariés. Le texte organise le transfert des contrats de travail, étend le délai d'information des salariés, prévoit le volontariat pour le transfert sur un autre site, ainsi que des règles particulières pour les travailleurs de nuit.

Si l'ouverture à la concurrence est une bonne chose, il faut veiller à sa mise en œuvre. J'en veux pour preuve quelques exemples locaux, en Seine-et-Marne. Selon la délégation de service public (DSP) n°18, un appel d'offres a été lancé pour Melun ; Transdev a remporté le lot dont elle était déjà délégataire - ce qui a rassuré les acteurs locaux. Mais tout s'est mal passé : en septembre 2021, les chauffeurs se sont mis en grève pendant plus de huit semaines, dénonçant les nouvelles conditions de travail issues du nouveau contrat.

En 2022, IDFM a attribué le réseau Pays Briard à Keolis. Il n'y a pas eu de grève, mais l'offre de transport s'est considérablement dégradée. *Idem* dans la communauté de communes Moret Seine et Loing, avec de nombreux dysfonctionnements depuis l'application de la nouvelle DSP.

**M. Fabien Gay.** – Ça promet !

**M. Louis Vogel.** – L'accompagnement et la sécurisation des agents sont essentiels pour une ouverture à la concurrence plus apaisée. Le groupe INDEP votera donc ce texte. *(M. Franck Dhersin applaudit.)*

**Mme Isabelle Florennes.** – *(Applaudissements au banc des commissions)* D'un abord technique, cette proposition de loi est éminemment politique. Je salue le travail de Vincent Capo-Canellas pour faciliter la mise en œuvre d'une réforme complexe, qui a des conséquences pratiques pour les Franciliens. Alors que 59 % des Français estiment que l'action politique n'a pas d'effet concret sur leur vie quotidienne, ce texte est la preuve que nous agissons.

Cette proposition de loi s'inscrit dans un processus lancé voilà quinze ans. Depuis l'adoption de la LOM en décembre 2019, les circonstances ont changé, tant du côté d'IDFM, qui a défini une nouvelle architecture, que de la RATP, qui a réorganisé son réseau de bus.

Dans ces conditions, IDFM a besoin d'un assouplissement du calendrier : comme les salariés, elle a besoin de plus de temps.

Le report de l'échéance au 31 décembre 2026 est un choix de tempérance. L'objectif est d'assurer la transition la plus fluide possible et la continuité du service public.

Ce texte organise le transfert de 19 000 agents de la RATP aux nouveaux opérateurs - l'équivalent de la population d'une ville moyenne. C'est un texte de protection des salariés, puisqu'on n'exigera pas d'eux une mobilité non consentie. L'article 1<sup>er</sup> soumet le changement de site au volontariat - enjeu sensible tant pour les agents que pour les Franciliens, qui ne doivent pas constater de dégradation du service, tant sur les grandes lignes que sur les navettes locales déléguées à la RATP. Vu les difficultés à recruter des machinistes, le risque est réel. Sans chauffeurs, difficile d'assurer un service de bus !

Ce texte est issu d'une concertation avec les agents concernés, le Gouvernement et la région, qui sont parvenus à un consensus - un processus d'élaboration exemplaire.

Le groupe UC votera cette proposition de loi, enrichie en commission, sous la houlette de Franck Dhersin, dont je salue le travail - sachant qu'il n'a pas eu une minute entre son arrivée au Sénat et ses premières auditions. Parmi ses apports, citons la modification de la période de référence pour la détermination du nombre de salariés transférés ou l'allongement à six mois de la période d'information

des salariés pour le transfert du contrat de travail, notamment.

Notre rapporteur n'a pas bouleversé le savant équilibre du texte, qui concilie les spécificités du statut des agents de la RATP, les règles européennes et les contraintes opérationnelles de l'ouverture à la concurrence. Le groupe UC votera unanimement ce texte. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC et au banc des commissions)*

**M. Jacques Fernique.** – Puisque nous n'avons pas le droit de parler de « privatisation », comme le fait pourtant le collectif d'élus d'Île-de-France, nous parlerons de délégation de service public au privé. À un an de l'échéance, chacun reconnaît que les conditions matérielles, économiques et sociales ne sont pas réunies. Nous nous interrogeons sur la préservation des conditions de travail, l'intérêt des usagers et la continuité du service public.

Nous regrettons que l'option de régie publique, pourtant prévue par les règles européennes, n'ait pas été retenue. Mettre en concurrence des éléments d'un réseau aussi interconnecté que celui de la RATP exige de l'anticipation. Avec douze ou treize lots, des dépôts éclatés, c'est peut-être un fiasco qui se prépare. Les 19 000 agents ne sont pas sereins ; leurs syndicats alertent sur la situation. Monsieur le rapporteur, il faudra répondre à leurs arguments, justifier le bien-fondé de l'ouverture à la concurrence dans un contexte de difficultés de recrutement...

Dès lors, pourquoi ne pas se donner plus de temps ? À l'Assemblée nationale, une [proposition de loi](#) communiste proposait un compromis : elle a été balayée par un amendement rapprochant le délai.

L'autorité organisatrice a retenu le critère prix, qui compte pour 40 % de la note finale. Qui dit recherche du moins-disant économiquement dit moins-disant socialement. Or le report modal et la décarbonation des mobilités passent par l'attractivité des transports publics du quotidien.

Le défi est grand pour la région Île-de-France, qui devra absorber les charges d'exploitation tout en électrifiant la flotte...

Je m'interroge sur la constitution des allotissements, dont le détail est inconnu : quel équilibre entre lignes fragiles et lignes rentables ? L'ouverture à la concurrence risque d'amplifier la discrimination territoriale et de condamner les traverses dans les zones blanches mal desservies. La multiplication des opérateurs sera source de complexité ; l'attribution des lots pour cinq ans, source d'instabilité.

J'attends toujours de lire le rapport Bailly-Grosset. Tout cela est flou, d'autant que la dégradation de l'offre est déjà visible en grande couronne, n'en déplaise à la présidente de région.

Nous percevons de nombreux risques dans ce processus précipité et ne voterons donc pas ce texte.



**M. Pierre Barros.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K*) « Il est urgent de surseoir à la privatisation des transports en Île-de-France : c'est la condition *sine qua non* pour sauvegarder le réseau de transports francilien, investir, rétablir la qualité de service et préserver le pouvoir d'achat des usagers », écrivent 50 maires d'Île-de-France, 250 élus et 60 000 usagers franciliens.

Un mot d'ordre ressort : stop galère ! Après les retards, les suppressions de bus, nous allons maintenant vers la privatisation, la fin du travail de sape de ce bel outil qu'est la RATP.

Avec le découpage en treize lots, nous remontons le temps - avant la guerre, quand des compagnies privées géraient les transports en commun. À la Libération, elles avaient fait faillite, et l'on a créé la RATP... Quelles seront les conséquences de ce retour en arrière pour les usagers, quand on sait le résultat de l'ouverture de la concurrence pour l'électricité et la fibre optique ?

En audition, Valérie Pécresse a soutenu que la mise en concurrence serait gage d'amélioration du service, citant en exemple la grande couronne. Chauffeurs non formés, bus remplacés par des cars, dégradation de véhicules ou de mobilier urbain : la réalité est tout autre !

Mme Pécresse estime que le service public coûte cher et pense que l'ouverture à la concurrence dégagera des économies. Même le réseau Optile n'y croit pas et juge le coût sous-évalué. Les entreprises candidates se caleront sur un cahier des charges sous-estimé, puis réclameront des réévaluations. La région réalisera au mieux 1 % d'économies... Et il faut trouver 4,9 milliards d'euros pour racheter les biens de la RATP ! Nous aurons un service plus cher, équilibré par des baisses du niveau de service et des augmentations du passe Navigo.

La région Île-de-France a déjà décidé d'un report de l'ouverture à la concurrence. Les maires apprécieront de devoir gérer le mécontentement à la veille des élections municipales de 2026...

Qui peut croire que ce texte préservera la qualité des transports durant les JOP ? L'argent et le personnel manquent. Il existe pourtant des solutions : demander aux entreprises les plus riches une contribution mobilité supplémentaire, transformer IDFM en régie régionale, ou recentrer les activités de la RATP pour qu'elle échappe à l'ouverture à la concurrence - des voies compatibles avec la réglementation européenne.

Ne prenons pas un chemin coûteux, inefficace, d'une autre époque. Soutenons un service public moderne, adapté aux besoins des habitants. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE-K ; M. Simon Uzenat applaudit également.*)

**Mme Véronique Guillotin.** – Après les services express régionaux métropolitains, place au réseau de bus de la RATP. Dans les deux cas, on vise une

amélioration de l'offre de mobilité de proximité et une multimodalité efficace.

L'ouverture à la concurrence d'un monopole historique est toujours source de débat. Mais celle-ci est actée depuis longtemps, même si des incertitudes demeurent pour les treize lots restants. Il nous revient de trouver un juste équilibre entre respect de nos engagements européens et protection des salariés de la RATP, tout en veillant à la continuité du service public : dès lors, il faut échelonner le processus. Ce texte y pourvoit. Je salue le report de 2024 à 2026, qui laisse le temps d'agir.

L'ouverture à la concurrence vise à stimuler la compétitivité, élargir l'offre et la qualité du service, tout en faisant baisser les prix pour les usagers. Toutefois, restons vigilants : il faut non seulement répondre aux attentes fortes des agents, mais aussi faire face à la baisse de fréquentation et à la hausse des coûts d'exploitation, liée à celle de l'électricité, sans oublier les difficultés de recrutement - qui ne sont pas exclusives à l'Île-de-France, voyez dans le Grand Est. (*M. Jean-François Longeot le confirme.*)

Le RDSE salue un texte qui sécurise le sac à dos social, notamment, et comble des impensés de la LOM. Nous plaçons pour que les salariés transférés puissent conserver le bénéfice du plan d'épargne entreprise de la RATP, notamment si le nouvel exploitant n'en est pas doté d'un.

Mme Pécresse s'était engagée à inclure dans les nouveaux contrats de délégation de service public l'obligation pour les opérateurs de recruter des agents de sécurité supplémentaires. La présente proposition de loi ne prévoit pas le transfert des salariés de la RATP concourant aux missions de sécurité : qu'en est-il, monsieur le ministre ?

Le RDSE restera mobilisé sur les différentes étapes de cette ouverture à la concurrence et votera en majorité pour ce texte. (*Applaudissements sur les travées du RDSE et du groupe UC*)

**Mme Nadège Havet.** – Cette proposition de loi entend fluidifier et allonger le calendrier de l'ouverture à la concurrence des bus de la RATP en petite couronne. Elle garantit que tous les salariés pourront bénéficier du sac à dos social. Une transition réussie plutôt qu'une bascule chaotique : notre groupe y est favorable. Elle traduit les pistes de la mission Bailly-Grosset, qui a associé toutes les parties prenantes.

Nous parlons du réseau le plus dense d'Europe ; le législateur a prévu sa mise en concurrence dès la [loi ORTF](#). Après avoir ouvert à la concurrence les bus de grande couronne, l'AOM a engagé celle de la petite couronne. Quelque 308 lignes de bus et 800 véhicules sont concernés - le plus petit lot a la taille du réseau de Rennes. Cela représente un défi technique, opérationnel et social considérable.

Une rupture de continuité du service public pendant les JOP serait impensable. En avril, monsieur le ministre, vous vous êtes dit favorable à un report de



deux ans, voté à l'Assemblée nationale ; Valérie Pécresse a donné son accord à une mise en œuvre progressive. Un geste d'apaisement, car il faut assurer l'acceptabilité des conditions de transfert : absence de mobilité contrainte, différenciation en fonction des catégories d'emploi, adaptation du champ des garanties sociales ...

La proposition de loi élargit le bénéfice du sac à dos social à tous les agents transférés, y compris ceux qui le seront à IDFM. Les acquis sociaux seront sécurisés pour l'ensemble des salariés transférés.

Il est aussi prévu que le transfert se fasse par centre-bus et non par ligne, évitant à 3 000 salariés de changer de lieu de prise de poste ; le lissage des effectifs se fera sur la base du volontariat.

Le calendrier est échelonné entre fin 2024 et fin 2026.

Notre rapporteur a sécurisé les dispositions, en maintenant un bon équilibre entre garanties sociales, équité concurrentielle et respect de nos engagements européens. Le RDPI proposera quelques modifications, sur le délai d'information des salariés ou la période de référence retenue pour le calcul des ETP transférés. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC)*

**M. Simon Uzenat.** – Monsieur le rapporteur, vous parlez de mesures « consensuelles » ? Pas pour les organisations sociales et de nombreux élus, qui sont inquiets ! Vous avez rappelé que cette proposition de loi couvrirait « certains » angles morts de la loi de 2019... Pas tous, donc ! C'est ce qui justifie l'opposition des représentants des salariés.

Certes, nous reconnaissons des avancées, mais trop timides pour rassurer les salariés et garantir une ouverture à la concurrence sereine. Le transfert des centres-bus est un progrès, mais beaucoup sont pleins et connaîtront des difficultés d'exploitation, surtout s'ils doivent accueillir plusieurs délégataires.

Concernant la réglementation européenne, la latitude existait et existe toujours. Vous défendez un assouplissement du calendrier, en consensus avec le ministre, le rapporteur et la présidente d'IDFM... Il aurait pu être assoupli davantage - la décision est à la main d'IDFM. Pour l'essentiel des lots, les choses iront beaucoup plus vite. Bref, le report est de l'affichage.

S'opposer à ce texte, c'est faire en sorte que tout se passe en une nuit, avez-vous répété... Répéter une chose inexacte n'en fait pas une vérité : il était possible de décaler le décalage. Nous avons déposé un amendement pour une possibilité d'ouverture à la concurrence au 31 décembre 2031, afin de laisser passer les échéances électorales de 2026 et 2028, et donner aux citoyens le droit de s'exprimer. Malheureusement, tout élargissement se heurtait à l'article 40.

Monsieur Vogel, vous avez dressé la liste des difficultés causées par la mise en concurrence... Je

vous rejoins, mais n'en tire pas les mêmes conclusions. La présidente d'IDFM a dit : ne vous inquiétez pas, nous avons alloué 36 lots en trois ans en grande couronne, nous sommes sereins... Je ne sais pas sur quel bilan elle s'appuie pour être aussi confiante ! Elle a déclaré que le découpage en 12 lots était conforme aux souhaits de la RATP - ce n'est pas ce que ses représentants nous ont dit.

Il aurait été possible de décaler cette ouverture à la concurrence pour redonner de la sérénité aux citoyens et aux salariés. Nous ne voterons pas ce texte. *(Applaudissements sur les travées du groupe SER et du GEST)*

**M. Roger Karoutchi.** – *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)* Ce débat est un peu surréaliste. Il faudrait attendre l'élection des conseillers régionaux de 2028, dit l'orateur socialiste ?

Privilege de l'âge, j'étais déjà conseiller régional en 2004 ; M. Huchon, président du Conseil régional, défendait déjà l'ouverture à la concurrence. En 2009, quand je présidais le groupe UMP, c'était moi qui réclamais des garanties sociales : nous étions à front renversé ! *(On ironise sur les travées du groupe CRCE-K)* En 2012, alors que je présidais la commission des finances, le président Huchon et son vice-président chargé des transports, Serge Méry, m'assuraient que l'ouverture à la concurrence était cruciale pour sauver la RATP. À force d'entendre autant de socialistes plaider pour, j'ai fini par me laisser convaincre ! *(Rires ; Mme Marie-Claire Carrère-Gée applaudit.)*

La directive date de 2007 ; le premier texte, de 2009... On ne peut pas parler de précipitation ! Si nous attendons 2028, on aura attendu vingt ans !

Utilisateur moi-même des transports publics franciliens, je comprends bien sûr que l'on veuille aux équilibres sociaux *(M. Pascal Savoldelli proteste)*, que l'on se demande comment les machinistes vivent cela.

N'employons pas de grands mots. Parler de privatisation...

**M. Pascal Savoldelli.** – Voilà le moment de vérité !

**M. Roger Karoutchi.** – Peut-être pour vous.

Je peux comprendre l'hostilité à l'ouverture à la concurrence, même si la position socialiste a bien évolué.

Deux ans à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, cela laisse trois ans pour qu'IDFM et les syndicats améliorent le sac à dos social - je déteste cette expression, parlons plutôt de garanties sociales.

Cette entreprise mérite mieux que ce qu'en pensent ses usagers. J'ai toujours été un défenseur des services publics de transport. J'ai été élevé dans le culte du chemin de fer, du métro et de l'autobus.

Faisons en sorte de ne pas bloquer le système. Les machinistes seraient mécontents ? Ils le sont depuis bien longtemps ! Je l'ai dit à tous les dirigeants de la

RATP. J'ai même proposé de créer une entreprise unique des transports en Île-de-France, regroupant la SNCF et la RATP. On m'a dit, y compris à gauche, que ce grand bloc aurait été trop facile à privatiser. Et l'on me dit maintenant que l'ouverture à la concurrence serait une privatisation déguisée ? (*M. Pascal Savoldelli proteste.*)

Il faut penser à la satisfaction des usagers, car des usagers mécontents, c'est un drame pour le service public.

Je voterai ce texte, puisqu'il semblerait que ce délai soit nécessaire. Si nous ne mettons pas en concurrence, le service public est en danger. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP*)

**Mme Marie-Claire Carrère-Gée.** – Très bien !

**M. Joshua Hochart.** – La fin du monopole de la RATP est actée de longue date par l'Union européenne, à laquelle la France est soumise. Bien sûr, le risque de mouvement social pendant les jeux Olympiques nous inquiète tous.

Malgré des années de préparation, les conditions de l'ouverture à la concurrence ne sont toujours pas réunies, avec des difficultés de tous ordres. Avec la RATP, c'est comme avec les impôts : moins ça va, plus on paie. Malgré l'annonce chaque mois d'un retour à la normale, le taux de ponctualité ne cesse de se dégrader. Ce sont souvent les plus précaires, ceux qui habitent loin de leur travail, qui souffrent de cette situation de monopole. L'ouverture à la concurrence améliorera le service et fera baisser les prix. Une véritable négociation sociale doit s'engager afin que nous ne votions pas le simple décalage du chaos annoncé.

Nous voterons en faveur de ce texte.

**M. Philippe Tabarot.** – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et au banc des commissions*) Les crises successives ont mis en lumière les faiblesses de la mise en concurrence ; pour autant, elle doit se poursuivre avec méthode.

La concurrence incite à l'innovation et à la performance. Ce n'est pas un gros mot mais une opportunité, qui mérite d'être menée à son terme.

Des difficultés opérationnelles dans la préparation de l'ouverture à la concurrence ont rendu ce texte nécessaire. Il fallait notamment garantir aux agents l'absence de mobilité géographique contrainte.

Ce texte démontre tout l'intérêt de l'initiative parlementaire : le législateur devance le problème et fixe un meilleur cadre.

La mobilité en Île-de-France constitue un enjeu immense. Nous formons le vœu que la gestion des transports pendant les JOP soit à la hauteur.

Ce texte consacre l'intérêt des agents et des usagers. L'ajustement du calendrier n'est ni un rétropédalage ni un abandon. Il était difficile de passer

à la concurrence d'un seul coup. L'utilisateur a tout à gagner à ce compromis raisonnable et apaisé.

La concurrence n'est ni la privatisation ni la précarisation sociale ; c'est une démarche vertueuse qui instaure un dialogue équilibré, ainsi que je l'ai constaté dans la Région Sud, première à mettre en concurrence les TER.

Il fallait garantir la continuité et la qualité du service, ainsi que l'acceptabilité sociale pour les salariés.

Le monde avance, le transport français ne doit pas reculer. Le groupe Les Républicains votera cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et INDEP*)

**M. Vincent Capo-Canelas.** – Très bien.

**M. Franck Dhersin,** *rapporteur.* – Bravo !

## Discussion des articles

### ARTICLE 1<sup>er</sup>

**M. le président.** – Amendement n°21 rectifié *bis*, présenté par MM. Uzenat, Jacquin et Temal, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Gillé, Ouizille, M. Weber et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad et Bourgi, Mmes Briquet et Canalès, M. Cardon, Mme Carlotti, MM. Chaillou et Chantrel, Mmes Conconne et Conway-Mouret, M. Cozic, Mme Daniel, M. Darras, Mme de La Gontrie, MM. Durain et Éblé, Mme Espagnac, M. Féraud, Mme Féret, M. Fichet, Mme Harribey, MM. Jeansannetas, P. Joly et Jomier, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Linkenheld, M. Lozach, Mme Lubin, MM. Lurel, Marie, Mérillou et Michau, Mme Monier, M. Montaugé, Mme Narassiguin, M. Pla, Mme Poumirol, MM. Raynal et Redon-Sarrazy, Mme S. Robert, MM. Roiron et Ros, Mme Rossignol et MM. Stanzione, Tissot, M. Vallet, Vayssouze-Faure et Ziane.

Alinéas 3 à 5

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

a) Le premier alinéa de l'article L. 3111-16-1 du code des transports, est complété par une phrase ainsi rédigée : « La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau ainsi que du maintien des droits issus du statut ou du cadre collectif d'emploi pour l'ensemble des salariés précédemment employés sous le régime d'un statut particulier ou d'une convention collective, sans mise en cause possible de ces droits sauf si les nouvelles conditions d'emploi sont plus favorables au salarié » ;

**M. Simon Uzenat.** – Je me répète : il s'agit de charger le sac à dos social pour rassurer les salariés, car il manque encore des garanties.

L'exemple du transfert au privé en grande couronne doit nous alerter : dégradation des conditions de travail et de rémunération des agents, moindre attractivité

des métiers déjà en tension.... *In fine*, c'est la qualité du service rendu qui en pâtit.

Avec cet amendement, nous voulons que les garanties apportées aux agents soient les plus élevées possibles.

**M. le président.** – Amendement n°16 rectifié, présenté par M. Barros et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste - Kanaky.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Aucune modification du niveau de service, tel qu'il était assuré au 29 septembre 2023, ne peut être opérée à l'issue du changement d'exploitant.

**M. Pierre Barros.** – Nous voulons maintenir le niveau de service constaté au 29 septembre 2023. Pourquoi ? Parce que, bizarrement, des lignes disparaissent depuis quelques mois. Évitions le dépouillement du réseau avant l'ouverture à la concurrence.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – L'amendement n°21 rectifié *bis* rigidifie la relation employeur-salarié. Le texte élargit le bénéfice du sac à dos à de nouveaux salariés et assure la portabilité des garanties. Il ne me semble pas opportun d'y toucher : avis défavorable.

L'amendement n°16 rectifié est incongru : pourquoi figer le schéma d'exploitation des bus ? Cet amendement est contraire au principe de mutabilité du service public, dégagé par le Conseil d'État en 1902. Le service public doit pouvoir s'adapter aux besoins : avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – La RATP connaît des difficultés de recrutement, mais celles-ci sont fortes partout en France. Point de différence entre les métropoles ayant choisi la régie et les DSP - plus nombreuses.

Monsieur Fernique, la DSP existe depuis 150 ans : une autorité organisatrice définit un cahier des charges et confie la gestion du service à un ou plusieurs opérateurs privés, qu'elle désigne ou qu'elle surveille. L'immense majorité des métropoles de France organise les choses ainsi - quelles que soient les tendances politiques des uns et des autres. Ce n'est pas un principe ultralibéral imposé depuis Bruxelles.

Vous avez parlé de galères, mais celles-ci sont indépendantes du sujet (*M. Fabien Gay le conteste*) : d'une part parce qu'elles existent aussi ailleurs ; et d'autre part parce que la RATP a lancé un plan de recrutement de 6 600 agents - le plus important de son histoire. Elle est en passe d'atteindre ce défi, alors que le calendrier de l'ouverture à la concurrence n'est pas encore définitif.

Avis défavorable à l'amendement n°21 rectifié *bis* : la proposition de loi prévoit de nombreuses garanties sociales ; le sac à dos est donc déjà bien rempli.

Toutes les organisations syndicales étaient favorables au volontariat.

Je suis encore plus défavorable à l'amendement n°16 rectifié : on ne doit pas figer les choses indéfiniment et l'autorité organisatrice doit, bien évidemment, pouvoir définir son offre de services.

**M. Fabien Gay.** – Je remercie le président Karoutchi, car il a dit une vérité : il a dit que l'ouverture à la concurrence préparait la privatisation.

**M. Roger Karoutchi.** – Je n'ai jamais dit ça ! (*Rires*)

**M. Fabien Gay.** – On va désintégrer le service public, démanteler les filiales, puis mettre en concurrence les salariés.

Monsieur le ministre, vous parlez du bien-être des usagers et des salariés. L'an dernier, il manquait 1 800 chauffeurs de bus. Pourquoi ? Les salaires sont tout petits, le statut est cassé, les retraites ont été réformées : cela ne donne pas très envie d'aller conduire un bus...

Un salarié en galère dans son bus, c'est aussi un usager qui en pâtit : cessons d'opposer les uns aux autres.

Votre seul objectif, c'est de réussir les JOP.

Si l'ouverture à la concurrence améliorerait le service - on attend parfois 100 minutes le passage du RER B, cher collègue Capo-Canellas -, on signerait des deux mains. Mais non, ce sera un service encore dégradé avec un prix qui augmente !

**M. Simon Uzenat.** – Oui, de nombreux territoires ont adopté la DSP pour organiser leur transport public, mais nulle comparaison possible avec la situation francilienne : l'échelle est sans commune mesure.

Les agents et les syndicats ont besoin de temps.

Vous le reconnaissez : les difficultés de recrutement touchent toutes les régions. Mais la mise en concurrence ne règle rien. À écouter certains, on pourrait penser que c'est la solution à tous les problèmes. Voyez les difficultés des entreprises attributaires des lots en grande couronne : elles nous disent que le modèle est insoutenable.

Nous appelons à un renforcement des garanties, en vue de garantir la qualité et la continuité du service public. (*M. Jacques Fernique applaudit.*)

**Mme Cécile Cukierman.** – Monsieur le ministre, votre réponse à notre amendement me surprend. Ne vous méprenez pas.

Vous avez raison : dans quelques années, notre amendement sera dépassé. Mais nous sommes dans un débat de dupes : nous ne pouvons pas aggraver les charges, contrairement à vous.

Quoi que vous en disiez, l'ouverture à la concurrence ne règle rien. Certains lots ont été

déclarés infructueux, alors qu'ils devaient être rentables.

Autre lecture possible de notre amendement : nous garantissons un minimum de services à la population, que nous pourrions développer ensuite.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – La proposition de loi vise à apporter des garanties. Lors de son audition publique, la présidente d'IDFM a annoncé qu'elle avait déjà commencé à les intégrer au cahier des charges.

De nombreux métiers connaissent des difficultés de recrutement - ce n'est pas propre à la RATP. En outre, cette dernière a indiqué avoir déjà atteint 80 % de son objectif.

Vendredi, j'étais au centre-bus d'Aubervilliers. Nous y avons fêté le millième bus au biométhane. Les machinistes, les techniciens de maintenance sont mobilisés pour assurer la transition écologique : ne noircissons pas le tableau !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – La concurrence ne mérite ni excès d'honneur ni excès d'indignité. Elle ne sera pas l'alpha et l'oméga du transport public : c'est évident.

Monsieur Gay, vous avez parlé du RER B. C'est vrai que c'est la galère, mais il n'est en rien concerné par ce processus !

**M. Fabien Gay.** – Vous le laissez crever !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Il y a des choses à faire, notamment de l'investissement. La RATP recrute, augmente les salaires : l'ouverture à la concurrence n'a rien à voir là-dedans. Ne mettez pas le sujet à toutes les sauces idéologiques. (*Protestations sur les travées du groupe CRCE-K*)

La mise en concurrence apportera des bénéfices, avec un calendrier raisonnable et des garanties sociales renforcées. C'est l'objet de cette proposition de loi.

*L'amendement n°21 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°16 rectifié.*

**M. le président.** – Amendement n°5, présenté par Mme Havet et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

Alinéa 19

Après le mot :

date

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

de publication des avis de concession, la date de notification de l'attribution directe ou la date de notification au cédant de la décision de l'autorité organisatrice de fournir elle-même le service ou d'en attribuer l'exécution à une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services.

**Mme Nadège Havet.** – La période de référence du calcul des effectifs à transférer est problématique. Fixons plutôt cette période de référence à l'année qui précède le lancement des procédures, plus représentative des besoins en effectifs.

Cet amendement rétablit également les hypothèses de recours à l'attribution directe, à la régie et à la quasi-régie.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Cet amendement tend à revenir à la formulation initiale, qui présente des inconvénients, car les informations fournies aux entreprises candidates seraient relativement anciennes. Avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Avis favorable : cet amendement s'adapte aux différentes situations. Un délai trop long réduirait la période de choix du salarié pour l'affectation en centre-bus.

*L'amendement n°5 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°4, présenté par Mme Havet et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

Alinéa 34

Remplacer cet alinéa par cinq alinéas ainsi rédigés :

5° bis Le I de l'article L. 3111-16-5 est ainsi rédigé :

« I. – Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré. Cette information est communiquée au plus tard :

« 1° Six mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service, lorsque le délai entre la date d'attribution du contrat et la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service est d'au moins douze mois ;

« 2° Quatre mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service, lorsque le délai entre la date d'attribution du contrat et la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service est inférieure à douze mois ;

« Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié. » ;

**Mme Nadège Havet.** – Les salariés devront être informés au moins six mois avant la date de changement d'exploitant du service. C'est sans problème lorsque le délai entre la notification d'attribution du contrat et le changement d'exploitant est suffisamment long, d'au moins douze mois. C'est plus problématique quand ce délai se réduit à dix, voire huit mois. Il conviendrait dans ce cas de prévoir un délai d'information du salarié d'au moins quatre mois.

**M. le président.** – Amendement identique n°22, présenté par M. Capo-Canellas.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Nous avons souhaité améliorer les garanties accordées aux salariés, en portant de quatre à six mois le délai d'information. Mais ce délai de six mois peut être source de difficultés : c'est pourquoi nous proposons de maintenir le délai de quatre mois dans certains cas.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Le texte initial prévoyait un délai de quatre mois ; pour ma part, j'estime que le délai de six mois est préférable. Toutefois, je suis attentif aux arguments présentés : sagesse.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Avis favorable. Ces amendements parviennent à un point d'équilibre en ménageant une part de flexibilité.

**M. Fabien Gay.** – Monsieur le ministre, le sac à dos social renforcé concerne-t-il tous les salariés ? Les machinistes sont-ils les seuls à en bénéficier ? Les personnels du centre de régulation et d'information voyageur (CRIV) sont-ils concernés ? Si 50 % des salariés refusent le transfert, que se passe-t-il, tant pour les salariés que pour le repreneur ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – La liste des garanties sociales concerne tous les agents au statut. (*M. Fabien Gay est dubitatif.*) Nous voulons que le délai laissé aux salariés soit le plus long possible, d'où les six mois prévus initialement. Toutefois, la flexibilité entre quatre et six mois permet de tenir compte de certaines situations.

*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 4 et 22 sont adoptés.*

**M. le président.** – Amendement n<sup>o</sup> 2 rectifié, présenté par MM. Laouedj et Cabanel, Mme M. Carrère, MM. Daubet, Grosvalet, Guérini, Guiol et Masset et Mme Pantel.

Après l'alinéa 35

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...<sup>o</sup> Après le 2<sup>o</sup> de l'article L. 3111-16-10 du code des transports il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> Le bénéfice de l'accès au plan d'épargne entreprise de la Régie autonome des transports parisiens, dans les mêmes conditions que celles prévues pour les salariés employés par l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens. » ;

**Mme Maryse Carrère.** – S'il faut saluer les garanties sociales apportées par ce texte, nous proposons d'aller plus loin. En effet, la Cour de cassation a rappelé, le 19 mai 2016, que le nouvel employeur n'est pas tenu de conserver le plan d'épargne d'entreprise du précédent. Notre amendement y remédie.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – L'intention est louable, mais les salariés d'autres entreprises cotiseraient à un plan d'épargne géré par la RATP, ce qui est impossible. Le transfert du PEE sans perte du

bénéfice de l'alimentation passée ni de l'ancienneté du plan eût été acceptable. Avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – S'il s'agit de préciser que les bénéfices acquis sont conservés, c'est déjà le cas. Mais il est impossible qu'un salarié puisse cotiser au plan d'épargne d'un ancien employeur. Avis défavorable.

*L'amendement n<sup>o</sup> 2 rectifié n'est pas adopté.*

*L'article 1<sup>er</sup>, modifié, est adopté.*

## ARTICLE 2

**M. Marc Laménie.** – Je souhaite féliciter la commission pour son travail. Monsieur le ministre, vous avez évoqué des textes antérieurs. Contrairement à mon groupe, je n'avais pas voté le pacte ferroviaire en 2018. Si je persévère dans mes convictions, je relève que nous examinons une proposition de loi de notre collègue Capo-Canellas, qui connaît bien le sujet. Il convient de rester attentif aux conditions de travail. Je suivrai l'avis de la commission.

**M. le président.** – Amendement n<sup>o</sup> 6, présenté par Mme Havet et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

I.- Alinéa 1

Remplacer les mots :

il est inséré un article L. 1241-13-1 ainsi rédigé

par les mots :

sont insérés deux articles L. 1241-13-1 et L. 1241-13-2 ainsi rédigés :

II. - Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

lorsque les fonctions exercées nécessitent une qualification technique spécialisée et concourent directement ou indirectement à l'exploitation d'un service régulier de transport public de voyageurs

III. - Alinéas 7 à 9

Remplacer ces alinéas par neuf alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1241-13-2. – I. – Il est institué un comité social unique, compétent pour l'ensemble des personnels d'Île-de-France Mobilités. Ce comité est soumis aux dispositions des chapitres Ier à IV du titre V du livre II du code général de la fonction publique relatives au comité social territorial, ainsi qu'aux dispositions des chapitres II à V du titre Ier du livre III de la deuxième partie du code du travail relatives au comité social et économique, sous réserve des adaptations prévues par décret en Conseil d'État.

« II. – Le comité social unique est composé du président d'Île-de-France Mobilités ou de son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel. Seuls les

représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.

« Les représentants du personnel siégeant au comité social unique sont élus par collège au scrutin de liste à la représentation proportionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.

« Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes :

« 1° Pour le collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1, celles prévues aux articles L. 211-1 à L. 211-4 du code général de la fonction publique ;

« 2° Pour le collège des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 1241-13-1, celles prévues à l'article L. 2314-5 du code du travail.

« La composition de la représentation du personnel au sein du comité social unique est fixée par décret en Conseil d'État de façon à permettre la représentation de chaque collège, en tenant compte des effectifs, d'une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1 et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° du même article L. 1241-13-1.

« III. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. »

II. – L'article L. 1241-13-2 du code des transports, dans sa rédaction issue du présent article, entre en vigueur à l'expiration des mandats des représentants des personnels d'Île-de-France Mobilités mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1 en cours à la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Les mandats des représentants des personnels d'Île-de-France Mobilités mentionnés au 4° de l'article L. 1241-13-1 en cours à la date d'entrée en vigueur de l'article L. 1241-13-2 prennent fin à cette même date.

**Mme Nadège Havet.** – Dans le contexte de l'ouverture prochaine à la concurrence des bus, IDFM a prévu de reprendre en régie certaines missions. Il faut faciliter les recrutements de droit privé. Nous voulons aussi créer une instance de dialogue social pour les agents de droit privé comme de droit public. À ces fins, cet amendement lève certaines difficultés juridiques et opérationnelles.

**M. le président.** – Amendement n°23, présenté par M. Capo-Canellas.

I. - Alinéa 1

Remplacer les mots :

il est inséré un article L. 1241-13-1 ainsi rédigé

par les mots :

sont insérés deux articles L. 1241-13-1 et L. 1241-13-2 ainsi rédigés

II. – Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

, lorsque les fonctions exercées nécessitent une qualification technique spécialisée et concourent directement ou indirectement à l'exploitation d'un service régulier de transport public de voyageurs

II. – Compléter cet article par huit alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 1241-13-2. – I. – Le comité social unique est composé du président d'Île-de-France Mobilités ou de son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.

« Les représentants du personnel siégeant au comité social unique sont élus par collège au scrutin de liste à la représentation proportionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.

« Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes :

« 1° Pour le collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1, celles prévues aux articles L. 211-1 à L. 211-4 du code général de la fonction publique ;

« 2° Pour le collège des personnels mentionnés au 4° de l'article L. 1241-13-1, celles prévues à l'article L. 2314-5 du code du travail.

« La composition de la représentation du personnel au sein du comité social unique est fixée par décret en Conseil d'État de façon à permettre la représentation de chaque collège, en tenant compte des effectifs, d'une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1 et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° du même article L. 1241-13-1.

« II. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. »

.... – L'article L. 1241-13-2 du code des transports, dans sa rédaction issue du présent article, entre en vigueur à l'expiration des mandats des représentants des personnels d'Île-de-France Mobilités mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 1241-13-1 en cours à la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Les mandats des représentants des personnels d'Île-de-France Mobilités mentionnés au 4° de l'article L. 1241-13-1 en cours à la date d'entrée en vigueur de l'article L. 1241-13-2 prennent fin à cette même date.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – En effet, IDFM doit être attractif pour attirer les talents et assurer les fonctions de contrôle de la DSP. Cet amendement est un peu différent du précédent, mais l'objectif est le même.

**M. le président.** – Amendement n°25, présenté par M. Dhersin, au nom de la commission.

Alinéa 7, première phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Il est institué, au sein d'Île-de-France Mobilités, un comité social unique, dont la composition, les règles de

fonctionnement et les attributions sont fixées par décret en Conseil d'État.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Cet amendement rédactionnel clarifie les dispositions sur le comité social unique. L'amendement n°23 est bienvenu : avis favorable. Avis défavorable sur l'amendement n°6, incompatible avec mon amendement n°25.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Ces trois amendements ont le même objectif. Le Gouvernement préfère la rédaction cumulative des amendements n°6 et 23 au recours au décret envisagé par le rapporteur. Avis favorable sur les amendements n°6 et 23 et avis défavorable sur l'amendement n°25.

**M. Fabien Gay.** – Quels sont les nouveaux métiers qui n'existeraient pas à la RATP et qui seraient nécessités par l'ouverture à la concurrence ? Vous savez que cela a été fait à La Poste et à France Télécom pour préparer la privatisation, avec un statut en extinction rapide. Tel est l'objectif de cet article 2. La création d'un CSE unique en est la marque. Avant le vote, monsieur le rapporteur, répondez à notre question. *(On déplore vivement l'absence de réponse sur les travées du groupe CRCE-K.)*

*L'amendement n°6 n'est pas adopté.*

*L'amendement n°23 est adopté, ainsi que l'amendement n°25.*

*L'article 2, modifié, est adopté.*

### ARTICLE 3

**M. le président.** – Amendement n°26, présenté par M. Dhersin, au nom de la commission.

Alinéa 5, première phrase

Remplacer le mot :

demande

par le mot :

saisine

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Cet amendement rédactionnel clarifie le délai d'arbitrage de l'ART.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Monsieur Gay, les nouveaux métiers évoqués sont ceux qu'IDFM assurera, pas l'opérateur : sûreté, information aux voyageurs... Inutile de polémiquer. *(On s'en étonne sur les travées du groupe CRCE-K.)*

**Mme Cécile Cukierman.** – Il n'y a pas d'information ni de sécurité ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Vous posiez la question sur les métiers de l'opérateur, mais nous parlons bien de l'autorité organisatrice. *(M. Fabien Gay le concède.)*

Sagesse sur l'amendement n°26.

*L'amendement n°26 est adopté.*

*L'article 3, modifié, est adopté.*

### APRÈS L'ARTICLE 3

**M. le président.** – Amendement n°18, présenté par MM. Temal, Uzenat et Jacquin, Mmes Bélim et Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Gillé, Ouizille, M. Weber et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad et Bourgi, Mmes Briquet et Canalès, M. Cardon, Mme Carlotti, MM. Chaillou et Chantrel, Mmes Conconne et Conway-Mouret, M. Cozic, Mme Daniel, M. Darras, Mme de La Gontrie, MM. Durain et Éblé, Mme Espagnac, M. Féraud, Mme Féret, M. Fichet, Mme Harribey, MM. Jeansannetas, P. Joly et Jomier, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Linkenheld, M. Lozach, Mme Lubin, MM. Lurel, Marie, Mérillou et Michau, Mme Monier, M. Montaugé, Mme Narassiguin, M. Pla, Mme Poumirol, MM. Raynal et Redon-Sarrazy, Mme S. Robert, MM. Roiron et Ros, Mme Rossignol et MM. Stanzione, Tissot, M. Vallet, Vayssouze-Faure et Ziâne.

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'autorité organisatrice publie, dans un délai minimal de trois mois avant la mise en œuvre de toute nouvelle procédure d'ouverture à la concurrence conformément au calendrier défini à l'article 4 de la présente loi, une analyse comparative chiffrée des différents modes de gestion existants et légalement possibles du réseau de bus francilien de la RATP.

**M. Hervé Gillé.** – Nous réclamons une étude chiffrée avant l'ouverture à la concurrence. En effet, l'achat d'infrastructures représenterait un coût de plusieurs milliards d'euros, sans compter le mur d'investissements face auquel sera l'autorité organisatrice. Il ne faudrait pas que ces dépenses reposent sur les épaules des usagers.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Cet amendement revient sur des choix déjà faits par le législateur, et le règlement européen prévoit soit la régie, soit l'ouverture à la concurrence. Inutile d'avoir un débat à chaque marché public. Avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis : l'objet n'est pas de débattre avant l'ouverture à la concurrence de chaque ligne.

*L'amendement n°18 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°20, présenté par M. Uzenat et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Six mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport dressant, tant sur le plan social que sur le plan de la qualité, y compris tarifaire, de l'offre des services de transport collectifs publics en Île de France, un bilan de l'ouverture à la concurrence du réseau de moyenne et

grande couronne exploité par l'organisation professionnelle des transports d'Île-de-France.

**M. Olivier Jacquin.** – Nous estimons nécessaire de dresser un bilan de la mise en concurrence des 1 400 lignes de bus du réseau Optile. Les organisations syndicales ont en effet dénoncé la dégradation des conditions de travail et de rémunération, ce qui crée de l'absentéisme et augmente le turnover. Le coût financier pour IDFM est en outre loin d'être neutre, avec l'achat de dépôts, notamment, alors que sa situation est déjà dégradée.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Avis favorable. (*M. le ministre manifeste son étonnement amusé.*)

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Avis très défavorable : c'est à l'autorité organisatrice de gérer et d'être auditionnée par le Parlement. Demander au Gouvernement de dresser le bilan relève d'une confusion des compétences.

*L'amendement n°20 n'est pas adopté.*

#### ARTICLE 4

**M. Ian Brossat.** – (« Ah ! » sur les travées du groupe *Les Républicains*) Cet article repousse l'échéance de la mise en concurrence : quel aveu ! Si vous en étiez convaincus, vous ne la repousseriez pas.

Cher Roger Karoutchi, ...

**M. Roger Karoutchi.** – Mais fichez-moi la paix !

**M. Ian Brossat.** – ... si cette idée traîne depuis quinze ans, c'est peut-être qu'elle n'enthousiasme personne, pas même vous. (*Mme Marie-Claire Carrère-Gée s'exclame.*)

J'ai bien compris que nous jouions au jeu de société *Taboo* : Nous n'avons pas le droit de parler de privatisation, le fond du sujet. Or le constat des Français, c'est que la mise en concurrence conduit à une dégradation des conditions de travail et du niveau de service. Nous sommes contre, non par idéologie, mais par expérience. Le pragmatisme est de notre côté ! (*Protestations à droite*)

La mise en concurrence des bus à Paris - ville chère à votre cœur, monsieur le ministre, comme au mien - est prévue pour après les élections municipales... Si vous étiez réellement convaincu de ses vertus, vous l'engageriez avant ! (*Mme Cécile Cukierman abonde.*)

**M. Jacques Fernique.** – Cet article est le cœur du texte, qu'il nous est interdit d'amender du fait de l'article 40. C'est donc cette proposition de loi ou le chaos, puisque 2025, chacun en convient, est intenable. À l'Assemblée nationale, l'article 40 n'a pas empêché de discuter d'une échéance à 2028. Nous ne voterons pas cet article, inamendable.

**M. le président.** – Amendement n°19, présenté par MM. Temal, Uzenat et Jacquin, Mmes Bélim et

Bonnefoy, MM. Devinaz, Fagnen, Gillé, Ouizille, M. Weber et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad et Bourgi, Mmes Briquet et Canalès, M. Cardon, Mme Carlotti, MM. Chaillou et Chantrel, Mmes Conconne et Conway-Mouret, M. Cozic, Mme Daniel, M. Darras, Mme de La Gontrie, MM. Durain et Éblé, Mme Espagnac, M. Féraud, Mme Féret, M. Fichet, Mme Harribey, MM. Jeansannetas, P. Joly et Jomier, Mme G. Jourda, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Linkenheld, M. Lozach, Mme Lubin, MM. Lurel, Marie, Mérillou et Michau, Mme Monier, M. Montaugé, Mme Narassiguin, M. Pla, Mme Poumirol, MM. Raynal et Redon-Sarrazy, Mme S. Robert, MM. Roiron et Ros, Mme Rossignol et MM. Stanzione, Tissot, M. Vallet, Vayssouze-Faure et Ziane.

Alinéa 2

Après le signe :

-

insérer les mots :

sous réserve pour le Gouvernement d'avoir, dans un délai de six mois préalable à toute ouverture de procédure, remis au Parlement une étude d'impact sur les conséquences de l'ouverture à la concurrence notamment en termes de garanties sociales et salariales, de qualité et de continuité de service public ainsi qu'en termes de soutenabilité financière et de capacités futures d'investissement de l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités mentionnée à l'article L. 1241-1 du code des transports,

**M. Simon Uzenat.** – Nous l'avons dit, nous déplorons l'usage d'une proposition de loi formellement d'initiative parlementaire - même si on voit bien l'attente du Gouvernement et d'IDFM. Nous souhaitons donc obtenir l'étude d'impact dont cet usage nous prive. Nous en avons besoin pour rassurer les salariés, les usagers et pour connaître les conditions précises de la mise en concurrence.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Compte tenu du calendrier resserré, la proposition de loi a paru le véhicule approprié. Une étude d'impact ne peut être menée après la promulgation du texte. Avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Avis défavorable. Le Gouvernement a beaucoup de pouvoirs sous la V<sup>e</sup> République, mais pas celui de se substituer aux autorités organisatrices pour définir le calendrier de répartition des lots ni celui de gérer l'application de l'article 40 au Sénat - ce qui est sans doute heureux...

Oui, monsieur Brossat, Paris est chère à mon cœur : j'y suis élu comme vous. J'ai repris les programmes des dernières campagnes électorales : ni la maire de Paris en 2014 et en 2020 ni l'adversaire de Mme Pécresse en 2015 n'ont proposé de revenir sur l'ouverture à la concurrence !

**M. Philippe Tabarot.** – Bien envoyé !



**M. Vincent Capo-Canellas.** – Ma proposition de loi est issue des travaux de MM. Bailly et Grosset, qui ont essayé d'évaluer concrètement les effets de l'application de la LOM et de trouver les moyens de surmonter les difficultés ; nul besoin d'étude d'impact. Notre objectif est d'apporter de meilleures garanties au personnel et d'assurer la continuité du service public.

Monsieur Brossat, vous êtes paradoxal : quand vous proposez un décalage, ce serait vertueux ; mais quand c'est nous, ce serait machiavélique... Nous essayons simplement d'agir au mieux, au plus près du réel.

**M. Pascal Savoldelli.** – On nous demande de voter un calendrier de privatisation et de casse de la RATP. En 2021, l'entreprise a créé sa propre filiale pour se préparer à cette échéance.

Notre collègue Capo-Canellas a d'abord déposé son texte tout seul, ce qui est rare quand on n'est pas un non-inscrit. Il a été vite rejoint par son groupe et le groupe Les Républicains, puis par le Gouvernement. On pourrait penser qu'il s'agit d'une loi électoraliste, rédigée à plusieurs mains : Péresse, Castex et Capo-Canellas, avec la bienveillance du ministre parisien... (*M. le ministre se récrie.*)

Le calendrier précis de la privatisation a été diffusé à la RATP : tout était déjà ficelé, et on comprend mieux la procédure accélérée. Les plus pauvres et les premiers de corvée d'abord, à l'est, au nord et au sud-est de Paris : ils serviront de crash test. À Paris, la droite et les macronistes ont des ambitions. Oui, c'est un texte électoraliste !

Nous refusons de vous suivre vers une Île-de-France fracturée et inégalitaire.

**M. Simon Uzenat.** – Monsieur Capo-Canellas, la mission Bailly-Grosset est restée pour le moins confidentielle... J'ai eu accès par hasard à la synthèse des recommandations. Il y a eu un progrès minime sur les aspects sociaux, mais de nombreux angles morts demeurent. En réalité, c'est un texte de commande, destiné à mettre en œuvre la demande politique de Valérie Péresse. Il est très loin d'offrir les garanties de qualité et de continuité du service public dont vous parlez.

**M. Fabien Gay.** – Pascal Savoldelli a raison : les classes populaires, ceux qui se lèvent tôt et se couchent tard, ceux qui tiennent le pays à bout de bras seront les premiers touchés, de la Seine-Saint-Denis au Val-d'Oise.

Le bus 148, qui passe près du Blanc-Mesnil : 60 minutes d'attente. Le bus 545, à Noisy-le-Sec : 80 minutes... Pouvez-vous dire à ces usagers que leur situation s'améliorera grâce à l'ouverture à la concurrence ? Non ! La réalité, c'est que l'ouverture à la concurrence est toujours une catastrophe - et pas seulement en France.

Vous repoussez la privatisation après les élections municipales et les JOP. La situation des usagers qui

en souffriront après ces échéances, surtout les plus fragiles, ce n'est pas votre problème !

*L'amendement n°19 n'est pas adopté.*

À la demande du groupe SER, l'article 4 est mis aux voix par scrutin public.

**M. le président.** – Voici le résultat du scrutin n°7 :

Nombre de votants .....	344
Nombre de suffrages exprimés .....	343
Pour l'adoption.....	243
Contre.....	100

*L'article 4 est adopté.*

## ARTICLE 5

**M. le président.** – Amendement n°27, présenté par M. Dhersin, au nom de la commission.

Alinéa 2

1° Seconde phrase

Remplacer les mots :

Toutefois, le

par le mot :

Le

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Toutefois, une convention, un accord collectif, un accord d'entreprise ou un accord d'établissement peut déterminer les modalités selon lesquelles il peut être dérogé aux dispositions relatives à l'amplitude quotidienne de travail des conducteurs d'autobus et d'autocars, sans pouvoir excéder treize heures.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Avec cet amendement, l'amplitude quotidienne maximale des conducteurs de bus pourra rester de 13 heures, si un accord d'entreprise le prévoit expressément.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Avis défavorable.

Monsieur Savoldelli, je suis au Parlement chaque fois qu'un texte sur les transports est débattu, qu'il s'agisse de Paris ou non.

**M. Fabien Gay.** – Cette dérogation est prévue à la RATP en raison du statut protecteur qui existait, intimement lié à la retraite. Mais vous avez cassé le statut et la retraite. Et vous voudriez en plus conserver la dérogation ? Franchement, ce n'est pas admissible ! Si vous parvenez à enfoncer ce coin, vous vous attaquez ensuite à d'autres métiers. Pour une fois, monsieur le ministre, nous nous retrouvons.

*L'amendement n°27 n'est pas adopté.*

*L'article 5 est adopté,  
de même que l'article 6.*

**ARTICLE 7**

**M. le président.** – Amendement n°15, présenté par M. Barros et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste - Kanaky.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois, le Gouvernement remet un rapport évaluant les coûts des transferts prévus à l'article L. 2142-8 du code des transports. À la remise du rapport, le Gouvernement présente un plan de financement établi en lien avec Île-de-France Mobilités et la Régie Autonome des Transports Parisiens. Ce plan de financement ne prévoit pas de hausse des tarifs pour les services à destination des usagers.

**M. Pierre Barros.** – Un rapport est nécessaire en l'absence d'étude d'impact. Le transfert des biens de la RATP à IDFM coûtera 4,9 milliards d'euros, soit plus de trois ans de dépenses d'investissement ! Une hausse des tarifs est à craindre. Des informations sur le financement de cette opération sont indispensables.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Je suis favorable au rapport, mais plus mitigé sur un plan de financement qui exclut par principe une hausse des tarifs. Protéger l'usager contre toute hausse ne me paraît pas la meilleure façon de promouvoir un service public de qualité. Avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis. Il est étrange et peu sain que l'amendement prévoit un rapport du Gouvernement sur la relation entre une autorité organisatrice et des opérateurs. Le Parlement dispose de moyens suffisants pour s'informer.

**M. Pascal Savoldelli.** – Si je suis votre raisonnement, monsieur le rapporteur, lors de l'examen du projet de loi de finances, vous ne voterez pas les financements dont aura besoin IDFM ?

Monsieur le ministre, il est vrai que vous venez souvent ; nous pouvons apprécier votre ténacité. Souvenez-vous : un soir, vous nous disiez que c'était impossible et, le lendemain, on arrivait à trouver 150 millions...

Cet amendement de repli demande un rapport sur l'impact financier des mesures proposées. Où est le risque ? La sagesse serait de l'adopter. Sinon, nous serons tous bridés pour trouver des financements.

**M. Vincent Capo-Canellas.** – Le financement d'IDFM fera l'objet d'un débat en projet de loi de finances.

*L'amendement n°15 n'est pas adopté.*

*L'article 7 est adopté.*

**ARTICLE 8**

**M. le président.** – Amendement n°12, présenté par M. Barros et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste - Kanaky.

## Alinéa 2

Compléter cet alinéa par les mots :

des trois principales organisations représentatives des salariés,

**M. Pierre Barros.** – L'article 8 vise à intégrer les représentants des employeurs au sein du conseil d'administration d'IDFM. Or ceux-ci ont déjà une voix à travers la chambre de commerce et d'industrie. Puisque les chefs d'entreprise ont deux représentants, nous proposons d'inclure ceux des trois principales organisations syndicales.

**M. le président.** – Amendement n°13, présenté par M. Barros et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste - Kanaky.

## Alinéa 2

Compléter cet alinéa par les mots :

des organisations représentatives des salariés,

**M. Pierre Barros.** – Amendement de repli qui acte le principe de la représentation des salariés, sans fixer de nombre précis.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Ces amendements sont louables, mais ils modifieraient subrepticement et sans débat le droit de la fonction publique. En effet, IDFM est un établissement public administratif : des fonctionnaires seraient associés à des élus locaux, et leurs obligations de neutralité et de réserve seraient mises à mal. Avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Même avis. La présence des représentants des entreprises se justifie par le versement mobilité. Si des entreprises imposaient leur loi sur le financement d'IDFM, l'accord que j'ai signé avec Valérie Pécresse voilà quelques semaines n'aurait pas été tout à fait le même... Les associations d'usagers sont bien présentes au conseil d'administration.

*L'amendement n°12 n'est pas adopté,  
non plus que l'amendement n°13.*

**M. le président.** – Amendement n°14, présenté par M. Barros et les membres du groupe Communiste Républicain Citoyen et Écologiste - Kanaky.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

...° Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'État participe également au conseil, à titre consultatif. »

**M. Pierre Barros.** – Nous proposons d'intégrer l'État dans le conseil d'administration d'IDFM, à titre consultatif, afin de mesurer les enjeux de financement supplémentaire. Une revalorisation de sa dotation - actuellement de moins de 10 % - éviterait de trop augmenter les tarifs comme l'année dernière et encore cette année et comme, semble-t-il, dans les années à venir.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – L'article 1241-11 du code des transports prévoit que le représentant de

l'État en Île-de-France peut déjà être entendu à sa demande par le conseil d'administration du syndicat. En vertu du principe de décentralisation, il n'est pas opportun que l'État siège en tant que tel dans le conseil d'administration d'IDFM, AOM qui fonctionne sur le modèle des syndicats mixtes.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Avis défavorable : l'autorité organisatrice, aussi importante soit-elle, doit garder son autonomie. Néanmoins, compte tenu des enjeux financiers et stratégiques du réseau francilien, la question des rapports entre l'État et IDFM doit être repensée, et le débat sur la gouvernance est pertinent. Je suis prêt à y travailler avec la région, mais une simple présence silencieuse n'est pas opportune.

*L'amendement n°14 n'est pas adopté.*

**M. le président.** – Amendement n°28, présenté par M. Dhersin, au nom de la commission.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après le mot : « membres », la fin de la première phrase du premier alinéa du IV de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est ainsi rédigée : « de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France, des organisations représentatives des employeurs, des associations d'usagers et des présidents des établissements publics de coopération intercommunale. »

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – Amendement de coordination qui fixe la composition du conseil d'administration d'IDFM.

**M. le président.** – Amendement n°7, présenté par Mme Havet et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Au IV de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, les mots : « d'un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France et d'un représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale élu par le collège des présidents des établissements publics de coopération intercommunale de la région d'Ile-de-France au scrutin majoritaire à deux tours » sont remplacés par les mots : « de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, des organisations représentatives d'employeurs au niveau national, des associations d'usagers et des présidents des établissements publics de coopération intercommunale ».

**Mme Nadège Havet.** – Défendu.

**M. Franck Dhersin, rapporteur.** – L'amendement n°7 n'est pas compatible avec celui de la commission : avis défavorable.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Avis favorable sur ces amendements similaires.

*L'amendement n°28 est adopté.*

*L'amendement n°7 n'a plus d'objet.*

*L'article 8, modifié, est adopté.*

*À la demande des groupes SER, UC et CRCE-K, la proposition de loi, modifiée, est mise aux voix par scrutin public.*

**M. le président.** – Voici le résultat du scrutin n°8 :

Nombre de votants .....	344
Nombre de suffrages exprimés .....	343
Pour l'adoption.....	243
Contre.....	100

*La proposition de loi, modifiée, est adoptée.*

**M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** – Merci aux collègues présents pour ces débats studieux. Je salue le ministre, l'auteur et le rapporteur.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** – Merci à tous d'être restés tard ce soir : ce texte en valait la peine.

*La séance est levée à 1 h 10.*

*Prochaine séance aujourd'hui, mardi 24 octobre 2023, à 14 h 30.*

Pour le Directeur des Comptes rendus du Sénat,

**Rosalie Delpech**

Chef de publication

*Ordre du jour du mardi 24 octobre 2023***Séance publique****À 14 h 30, 17 h 30 et le soir**

## Présidence :

Mme Sophie Primas, vice-présidente,  
M. Gérard Larcher, président,  
Mme Sylvie Vermeillet, vice-présidente

## Secrétaires :

M. Philippe Tabarot - Mme Véronique Guillotin

**1.** Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, visant à améliorer l'accès aux soins par l'engagement territorial des professionnels (*texte de la commission n°49, 2023-2024*)

**2.** Déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat, en application de l'article 50-1 de la Constitution, relative à la situation au Proche-Orient

**3.** Suite de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, visant à améliorer l'accès aux soins par l'engagement territorial des professionnels (*texte de la commission n°49, 2023-2024*)