

COMPTE RENDU ANALYTIQUE OFFICIEL

Lundi 9 mars 2009

TRANSPORTS FERROVIAIRES (Urgence – Suite)

SOMMAIRE

FIN D'UNE MISSION TEMPORAIRE.....	1
DÉPÔT D'UN RAPPORT	1
TRANSPORTS FERROVIAIRES (Urgence – Suite)	1
<i>Rappel au Règlement</i>	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
Article premier (Suite)	1
Articles additionnels	5
Article 2	8
Articles additionnels	14
Article 3	17
Articles additionnels	18
Titre III – De la régulation des activités ferroviaires	18
Article 4	19
Article 5	20
Article 6	21
Article 7	22
Article 8	24
Article 9	27
Article 10	29
Article 14	31
Article 15	32
Article 16	33
Article additionnel	34
Article 17	34
Article 20	35
Article 22	36
Article additionnel	36
Article 23	36
Articles additionnels	37
Titre V – Dispositions relatives à l'aviation civile	39
Article 24	39
Article additionnel	41
Article 25	43
Articles additionnels	43
Intitulé du projet de loi	46
<i>Vote sur l'ensemble</i>	46

SÉANCE du lundi 9 mars 2009

76^e séance de la session ordinaire 2008-2009

PRÉSIDENTE DE M. GUY FISCHER,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
MME ANNE-MARIE PAYET, M. BERNARD SAUGEY.

La séance est ouverte à 15 heures.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

Fin d'une mission temporaire

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

Dépôt d'un rapport

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

Acte est donné du dépôt de ce rapport qui sera transmis à la commission des affaires économiques.

Transports ferroviaires (Urgence – Suite)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif à la régulation des transports ferroviaires et guidés. L'examen de ce texte ayant commencé avant le 1^{er} mars, l'ancienne procédure s'applique : le texte débattu en séance est celui du projet de loi initial.

Rappel au Règlement

M. Michel Teston. – Alors que nous poursuivons l'examen de ce texte, le rapport de Mme Keller préconiserait, selon la presse, de distinguer la gestion

des gares de l'activité de transport au sein de la SNCF. Après la séparation de l'infrastructure des entreprises ferroviaires et la création d'une direction de l'exploitation au sein de la SNCF que le Gouvernement nous propose avec l'amendement n°31, cela correspondrait à un nouveau morcellement du système ferroviaire qui devrait, à notre sens, demeurer intégré. Monsieur le ministre, vous qui êtes sans doute informé du contenu de ce rapport, qu'en pensez-vous ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. – Monsieur le sénateur, Mme Keller, parlementaire en mission, remettra aujourd'hui ou demain son rapport au Premier ministre. M. Borloo et moi-même lui avons demandé de travailler sur les gares : comment mieux gérer l'affluence dans les gares ? Comment y assurer les services publics ? Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence en 2010, comment faire en sorte que toutes les sociétés ferroviaires puissent y être présentes ? Ne faudrait-il pas instituer un *manager* de gare ? De fait, en tant qu'élus locaux, nous éprouvons souvent le besoin d'y trouver un interlocuteur.

Monsieur Teston, nous découvrons comme vous ce rapport dans la presse. Quoi qu'il en soit, vous connaissez l'attachement de Mme Keller au service public, l'expérience menée en gare de Strasbourg avec le sénateur-maire Roland Ries. Je reparlerai volontiers de cette question avec la commission des affaires économiques, si elle le souhaite, car ce rapport apporte un utile éclairage au débat sur l'avenir du ferroviaire.

Discussion des articles (Suite)

M. le président. – Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus, au sein de l'article premier, à l'article 17-2 de la loi d'orientation des transports intérieurs.

Article premier (Suite)

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

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

« Toute autorité organisatrice de transport ferroviaire compétente peut également s'opposer à la création de ces dessertes ou les limiter, sous réserve que la Commission de régulation des activités ferroviaires ait, par un avis

motivé, estimé que ces services compromettent l'équilibre économique d'un contrat de service public.

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

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

M. le président. – Amendement n°50, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

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

Mme Mireille Schurch. – Dans son rapport, M. Grignon souligne légitimement l'ambiguïté des termes de l'article premier. En effet, le texte précise que l'objet principal du service exploité par l'entreprise ferroviaire doit être le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents. En revanche, le rapporteur donne une interprétation extensive de la directive à l'amendement n°5 que nous contestons. De fait, il propose d'exclure la possibilité pour l'autorité de régulation de s'opposer à la création de dessertes ferroviaires lorsque le cabotage passe du statut d'objet accessoire à celui de principal. Pour défendre le service public, mieux vaut, à notre sens, supprimer cet article 17-2 de la Loti d'autant que l'autorité de régulation ne manquera pas de définir le caractère accessoire de la desserte intérieure dans un sens favorable aux nouveaux entrants. J'en veux pour preuve le rapport Haenel qui préconise l'ouverture à la concurrence des transports régionaux, sans que cela soit prévu par le règlement OST, et prévoit déjà la reprise des personnels en cas de changement d'opérateur, manière de faire bénéficier les sociétés privées de l'expertise que la SNCF a acquise grâce aux investissements publics.

L'amendement n°125 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°5, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

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

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

par les mots :

limiter ces dessertes intérieures

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

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

par les mots :

limiter ou le cas échéant interdire ces dessertes intérieures

et le mot :

services

par le mot :

dessertes

M. Francis Grignon, rapporteur de la commission des affaires économiques. – La directive 2007/58/CE donnant un droit d'accès aux entreprises ferroviaires et permettant le cabotage, l'autorité de régulation ne pourra s'opposer à la création de dessertes ferroviaires dès lors que l'objet principal du service est international et que ces dessertes n'entrent pas en concurrence avec des services relevant d'un contrat de service public. Seul l'encadrement est possible. Le cabotage doit rester accessoire, et non principal.

L'amendement n°69 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°4, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

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

la commission

par les mots :

l'autorité

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

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

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

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

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

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

M. Francis Grignon, rapporteur. – Afin de confirmer le rôle essentiel de la nouvelle institution, la commission suggère de la nommer autorité, et non commission.

L'amendement n°70 n'est pas défendu.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Comme je l'ai indiqué à propos de l'amendement n°48, il est paradoxal, au nom de la défense du service public, de supprimer un article 17-2 de la Loti qui garantit justement que l'ouverture à la concurrence ne perturbe pas le service public. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis sur le n°50, favorable aux amendements n°5 et 4.

L'amendement n°50 n'est pas adopté.

M. Michel Teston. – Le cabotage peut entraîner des difficultés pour le service public. L'exemple du cabotage routier l'a démontré. Pourquoi renoncer au texte initial du Gouvernement, qui semble plus protecteur ?

L'amendement n°5 est adopté, de même que l'amendement n°4.

M. le président. – Amendement n°86, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

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

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

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

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

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

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

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

M. Michel Teston. – La Loti reprend la notion de « gestionnaire d'infrastructure » sans en définir les titulaires. Or RFF a un rôle particulier : plus large, pérenne, il assure l'unité du réseau, le principe de gestion unique, la répartition des capacités. Depuis 2005, il peut recourir aux partenariats public-privé. Il est donc nécessaire de définir RFF, à côté des gestionnaires transitoires, comme gestionnaire du réseau lui-même, au regard des missions définies dans la loi de 1997.

M. le président. – Amendement n°113 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bailly, Bizet et Bécot.

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

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

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

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

M. Charles Revet. – Mon amendement va dans le même sens : RFF, qui assure la gestion de l'ensemble du réseau, doit rester le patron !

M. Francis Grignon, rapporteur. – Avis très favorable. Avec le développement des partenariats public-privé, il est indispensable, de préciser les rôles des uns et des autres.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Très favorable. M. Revet doit pouvoir se rallier à l'amendement n°86, qui lui donne satisfaction.

M. Charles Revet. – Absolument.

L'amendement n°86, identique à l'amendement n°113 rectifié bis, est adopté.

M. le président. – Amendement n°131, présenté par le Gouvernement.

Compléter cet article par onze alinéas ainsi rédigés :

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

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

« Le directeur du service gestionnaire des trafics et des circulations ne reçoit aucune instruction qui soit de nature à remettre en cause ou à fausser cette indépendance et veille au caractère non discriminatoire des décisions prises pour l'exécution de ses missions. Il est nommé, pour cinq ans, par décret du Premier ministre sur proposition du ministre chargé des transports et après avis de l'autorité de régulation des activités ferroviaires. Il ne peut être mis fin de manière

anticipée à ses fonctions, le cas échéant à la demande du président de la Société nationale des chemins de fer français, que dans l'intérêt du service et selon des modalités identiques à celles de sa nomination.

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

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

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

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

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

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

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

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – La Commission européenne nous impose de faire évoluer notre système d'attribution des sillons. Je sais que la commission des affaires économiques voulait aller plus loin, mais nous proposons une solution acceptable, politiquement, économiquement et socialement. RFF devra mettre en place une plate-forme commerciale afin d'assurer la relation commerciale avec les entreprises ferroviaires et répartir les capacités entre les plages-travaux et les différents clients du réseau. La SNCF devra mettre en place une direction de l'exploitation du réseau séparée. Les agents de cette direction garderont leur statut SNCF, son budget sera distinct de celui de la SNCF, et son directeur sera nommé par l'État, après avis de la commission de régulation. Passer par une filiale aurait été trop lourd, et il n'est pas souhaitable de transférer les 14 000 cheminots concernés à RFF. Nous avons cherché un compromis entre le possible et le souhaitable.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Cet amendement était très attendu.

Nous aurions préféré le transfert vers RFF des 14 000 agents de la SNCF en charge de la gestion du réseau, en préservant leur statut, afin de donner à RFF les moyens d'exercer sa mission. D'autres solutions étaient envisageables pour clarifier les relations entre RFF et la SNCF. M. Haenel avait ainsi proposé de créer un équivalent ferroviaire émanant d'une filiale indépendante de la SNCF, sur le modèle de RTE, qui a été validé par la Commission européenne.

Le système proposé par l'amendement n°131 ne met pas fin à la dichotomie qui existe depuis la loi du 13 février 1997, source de nombreuses difficultés juridiques, organisationnelles, techniques et économiques. Il présente toutefois deux avantages non négligeables. D'une part, l'existence d'une structure spécifiquement en charge de l'exploitation du réseau facilitera grandement le contrôle par l'Autorité de régulation. Au travers de l'attribution des sillons, c'est l'accès au réseau ferroviaire qui est en cause ! D'autre part, l'individualisation des services en charge de la gestion des circulations, aujourd'hui dispersés au sein de la SNCF, est indispensable à toute évolution ultérieure. Qu'importe le flacon pourvu qu'on ait l'ivresse ! Il est urgent d'identifier et d'organiser de façon séparée les services en question. C'est une réorganisation concrète et surtout une évolution culturelle pour les personnels.

C'est donc en considérant cet amendement comme un préalable à d'autres évolutions que la commission a émis un avis favorable.

M. Michel Teston. – La principale difficulté vient de ce que RFF a été contraint de reprendre une dette de 28 milliards ! Il faut retrouver une logique intégrée. Or le projet de loi ne propose aucune avancée en la matière... Je comprends que le Gouvernement souhaite répondre aux exigences de Bruxelles, mais son amendement fait craindre une filialisation, à terme, des activités de gestion du trafic et des circulations. Fidèles à notre position, nous y sommes opposés.

M. Michel Billout. – L'amendement du Gouvernement est certes un moindre mal par rapport à la proposition de M. Haenel, qui nous avait fait craindre une privatisation des services d'exploitations des trafics et circulations, mais il nous laisse circonspects. L'exercice par la SNCF d'une mission de service public soumet déjà les horairistes et aiguilleurs à une obligation d'indépendance, d'impartialité et de neutralité vis-à-vis des nouveaux entrants. Cette impartialité n'a d'ailleurs pas été remise en cause pour la gestion du fret.

Rien n'impose donc de créer un service à la structuration si alambiquée, qui risque, à terme, de se voir transformée en filiale. Une telle externalisation désintégrerait le système, alors qu'il faut maintenir une unité du réseau.

Les salariés transférés auront le statut de cheminots. Mais *quid* de ceux recrutés ultérieurement par ce service ?

L'existence au sein de la SNCF d'un corps indépendant d'aiguilleurs et d'horairistes, soumis au principe de neutralité et à un devoir de réserve, est nécessaire pour assurer une gestion non discriminatoire, déconnectée des résultats économiques des uns et des autres. Ce cadre public doit être maintenu pour assurer réellement cette indépendance. De plus, il faut un système ferroviaire intégré techniquement, socialement et juridiquement.

Le Gouvernement ne nous donnant pas de garanties à ces sujets, nous voterons contre cet amendement.

M. Charles Revet. – Certains opérateurs potentiels s'interrogeaient sur l'indépendance du service d'exploitation. Vous avez trouvé là la bonne formule -entre autres parce qu'elle maintient le statut des agents- et je voterai cet amendement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Certes, monsieur Billout, il n'y a pas eu de plaintes formelles mais le ministère a reçu beaucoup de courriers. Nous avons cherché un équilibre : la filialisation aurait compliqué les choses et le transfert à RFF casserait le système. Il n'y a là aucun piège, cette formule a été discutée avec la SNCF et les organisations syndicales.

A la demande du président de la commission des affaires économiques, l'amendement n°131 est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici les résultats du scrutin :

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

Le Sénat a adopté.

M. le président. – Amendement n°31 rectifié, présenté par MM. Percheron, Raoult et Sergent.

Compléter cet article par deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

M. Paul Raoult. – L'amendement propose que les syndicats mixtes de transport puissent se regrouper dans un grand syndicat mixte régional. L'expérience du département du Nord et de la région Nord-Pas-de-Calais prouve la nécessité que toutes les autorités organisatrices puissent se réunir en un tel syndicat mixte régional qui harmoniserait tous les modes de transport -cars, bus, chemin de fer-, coordonnerait les horaires, les tarifs et les itinéraires. Cette possibilité existe déjà pour l'eau, les déchets, l'énergie.

Je sais que c'est envisagé dans le cadre du Grenelle 2 mais, le Grenelle 1 étant encore en discussion, il serait bon d'anticiper car l'attente est grande, notamment dans les régions Nord-Pas-de-Calais et Rhône-Alpes. Ce serait aussi l'occasion d'examiner la pertinence des propositions du rapport Balladur sur les partages de compétences.

Songez qu'un élève peut être obligé, pour gagner son lycée, d'emprunter d'abord un car géré par le département, puis, un train géré par la région et, enfin, un bus géré par l'Autorité organisatrice des transports ! Il faut harmoniser les prix de tous ces transports !

M. Francis Grignon, rapporteur. – Il faut anticiper, en effet. Avis très favorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Très favorable. Je partage l'analyse du rapporteur.

L'amendement n°31 rectifié est adopté.

L'article premier, modifié, est adopté.

Articles additionnels

M. le président. – Amendement n°6 rectifié, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

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

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

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

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

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

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

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

M. Francis Grignon, rapporteur. – Cet amendement transpose la directive de 2007 sur le certificat européen de conduite des trains. Cette transposition doit intervenir avant la fin de 2009, pour l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs. Les 20 000 conducteurs français en service intérieur verront leurs compétences reconnues automatiquement jusqu'en 2017.

La peine d'emprisonnement et l'amende prévues pour le délit défini au II de l'article sont destinées à avoir un effet dissuasif sur les personnes qui affecteraient à la conduite d'un train une personne dépourvue des documents obligatoires. Les peines retenues sont similaires à celles prévues pour le transport aérien.

M. le président. – Amendement n°87, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

I. - Nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire national s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des

conditions d'âge, de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques, et d'une ou plusieurs attestations indiquant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire le matériel roulant.

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

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

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

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

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

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

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

M. Michel Teston. – Cet article additionnel pallie une lacune du droit français et de ce projet de loi qui ne prévoit pas la transposition de la directive relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans l'Union européenne. Malgré la mise en demeure de la France pour transposition insuffisante des règles adoptées dans le cadre des paquets ferroviaires, ce projet de loi fait l'impasse sur une disposition adoptée dans le troisième paquet.

Cette certification équivalra à un permis de conduire ferroviaire européen. Pour la première fois, une directive découle d'un accord paritaire entre la Fédération européenne des travailleurs des transports et la Communauté européenne du rail. En outre, elle inscrit dans le droit positif européen un accord de branche patronat-syndicats.

Ce système de licence et d'attestation, qui fixe des critères de formation, de compétences, de capacités et de connaissances linguistiques, assurera aux conducteurs de train une plus grande mobilité professionnelle et garantira un haut niveau de sécurité quelle que soit l'entreprise opérant sur le territoire.

Nous souhaitons devancer les exigences européennes. En commission, le ministre nous avait annoncé à cet effet un amendement du Gouvernement, qui n'a apparemment pas vu le jour. Nous tenons à cet outil d'harmonisation sociale et sommes prêts à en débattre pour parvenir à un accord, éventuellement par voie de sous-amendements.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Ce texte, qui diffère peu de l'amendement n°6 de la commission, est très largement satisfait. Par ailleurs, la seconde phrase du deuxième alinéa et le troisième alinéa du I sont d'ordre réglementaire ; le quatrième alinéa n'est pas réellement normatif ; l'alinéa suivant n'est pas conforme au droit européen puisque la Commission européenne est compétente ; enfin, le III est redondant avec les dispositions de la loi du 5 février 2006 qui concernent les pouvoirs de l'Établissement public de sécurité ferroviaire.

Pour atteindre le même objectif, nous vous proposons d'adopter l'amendement de la commission et demandons le retrait de l'amendement n°87. A défaut, nous y sommes défavorables.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous en avons effectivement parlé en commission. Les demandes, légitimes, de Michel Teston sont satisfaites par l'amendement n°6 rectifié, auquel je suis favorable.

M. Michel Teston. – Notre texte nous semblait plus proche de la directive que l'amendement du rapporteur. L'essentiel étant que le certificat de conduite européenne existe dans notre droit, nous voterons l'amendement n°6 rectifié.

L'amendement n°87 est retiré.

Mme Nathalie Goulet. – Michel Teston a évoqué l'aptitude linguistique. Est-ce prévu dans la formation scolaire ? De nombreux trains vont passer les frontières : la bonne compréhension des mesures de sécurité en dépend.

M. Charles Revet. – Cela relève du domaine réglementaire. (*M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État, approuve*)

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

L'amendement n°6 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°132, présenté par le Gouvernement.

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

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

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

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

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous souhaitons transposer les règles européennes concernant les droits et obligations des voyageurs en matière de tarifs, de réservations, d'indemnités des pertes de bagages et de retard, d'accessibilité aux handicapés... Certains assouplissements sont prévus pour les transports régionaux et le Stif : seules certaines dispositions seront obligatoires, les régions fixant librement les règles pour ce qui les concerne.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Avis favorable. Les entreprises ferroviaires, de même que les services régionaux, devront apporter de nouvelles garanties.

M. Hervé Maurey. – Je souhaiterais être rassuré, car cet assouplissement m'inquiète un peu : je ne voudrais pas que les voyageurs soient lésés. Dominique Bussereau lui-même nous a indiqué qu'il fallait penser aux voyageurs : nous devons être vigilants en matière de remboursement car certaines lignes connaissent de nombreux retards.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Votre question est justifiée. Ainsi, nous souhaitons que

la SNCF aille plus loin et rembourse les voyageurs plutôt que de leur accorder des bons voyage, plus contraignants. La quasi-totalité des régions ont mis en place des conventions ; nous avons eu récemment un débat avec la région Basse-Normandie à ce sujet. Il faut assurer des indemnités réelles quelle que soit la nature du trajet.

L'amendement n°132 est adopté et devient un article additionnel.

Article 2

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

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

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

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

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

Mme Mireille Schurch. – Lors de l'examen du projet de loi Grenelle I, j'ai défendu deux amendements qui concernent directement cet article 2. Le premier proposait l'inscription à l'article 10 du caractère prioritaire du transport de marchandises, qui relève de l'intérêt général conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement. Le Gouvernement et la commission des affaires économiques avaient repoussé ce texte car les wagons isolés seraient abordés dans le cadre de ce projet de loi. Selon le Gouvernement, l'intérêt général n'est pas un concept assez précis. Pour nous, cette notion se situe au cœur de la pensée politique et juridique française.

J'avais également demandé que l'on précise que « la SNCF reste engagée sur le trafic ferroviaire de

wagons isolés ». Sur un territoire comme l'Auvergne, l'état du réseau annihile toute initiative privée et le trafic de wagons isolés est souvent primordial pour l'aménagement du territoire. Des obligations de service public permettraient de garantir aux utilisateurs du fret et au grand public des possibilités de déplacement qui n'existeraient pas autrement. La création d'opérateurs ferroviaires de proximité ne doit pas s'accompagner du désengagement de la SNCF.

La déclaration d'intérêt général du trafic de wagons isolés constituerait la première étape, nécessaire mais non suffisante, pour autoriser l'octroi de subventions au secteur du fret sans que ces versements soient qualifiés d'aides déguisées de l'État. La SNCF est la seule entreprise à conserver une activité de ce type, ses concurrents préférant des activités plus rentables. Selon le Gouvernement, elle peut être aussi opérateur ferroviaire de proximité, par le biais de ses filiales ou directement. Le Gouvernement s'est engagé à œuvrer de concert avec la commission pour qu'un amendement dans ce sens soit introduit dans ce projet de loi.

Où trouve-t-on la déclaration d'intérêt général du trafic de wagons isolés ? Quelle est la lisibilité de la politique gouvernementale en termes de développement durable alors que le plan fret a remis plus d'un million de camions sur les routes ? La commission des affaires économiques reconnaît pourtant que ce problème a gravement affecté les départements du fait des fermetures de gares. Nous proposons donc d'affirmer que le transport de marchandises par wagons isolés répond de l'intérêt général, et qu'il est exploité soit par des opérateurs de proximité, soit par la SNCF et son groupe. Nous demandons au Gouvernement de déposer un amendement à cet effet.

M. le président. – Amendement n°51, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer le 1° de cet article.

M. Michel Billout. – L'ouverture à des opérateurs de proximité n'est nullement une obligation communautaire, mais résulte de la volonté délibérée du Gouvernement hors de toute contrainte extérieure. Le rapport Chauvineau proposait déjà de confier à des PME ferroviaires locales le soin d'organiser les flux régionaux, pour contrer le recul de l'offre ferroviaire résultant du plan fret de la SNCF et répondre au souhait des chargeurs de disposer de « *short lines* » et de relancer le trafic ferroviaire sur des lignes remises en état. Bref, les arguments résident dans l'échec du plan fret et les attentes des régions et départements pour relancer le dynamisme local.

Mais l'arrivée de tels opérateurs marque clairement le désengagement de l'État dans ses missions d'aménagement du territoire *via* la SNCF et RFF. Les expériences menées ne sont pourtant pas concluantes ; Proxirail en Auvergne n'est pas rentable. Certaines lignes qui ne sont pas profitables participent

à l'aménagement du territoire et relèvent donc de l'intérêt général. Quels moyens leur consacre-t-on ? Vous indiquez que RFF pourra confier non seulement l'exploitation des lignes mais aussi la gestion des infrastructures. Il y a là un risque de transfert, voire d'abandon, des lignes classées UIC 7 à 9, soit près de la moitié de la consistance du réseau.

RFF, pour se dédouaner de fermer des lignes, pourra proposer aux régions de se constituer en opérateurs de proximité : habile moyen de leur faire porter la responsabilité des fermetures... Les collectivités ont pourtant déjà été lourdement sollicitées et ont beaucoup investi pour offrir des TER de qualité. Elles réclament de nouveaux financements et la généralisation du versement transport, que le Gouvernement refuse régulièrement. Nous craignons une nouvelle contraction du réseau. L'abandon du wagon isolé par la SNCF fut une erreur...

M. Roland Courteau. – Exact.

M. Michel Billout. – ... et c'est précisément ce service qui devrait être restauré, plutôt que de créer des opérateurs de proximité. La question est moins de savoir à qui l'on confie le service mais comment on finance ce service public. Enfin, la création de ces opérateurs signe la fin de l'unité du réseau national, gage de sécurité. La SNCF cesse d'être le gestionnaire unique de l'infrastructure.

M. le président. – Amendement n°32 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Bécot et Le Grand.

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

réservées au transport de marchandises

M. Charles Revet. – De nombreuses lignes ont été désaffectées dans les années 70, à l'époque du « tout voiture ». Aujourd'hui, tout le monde est d'accord pour développer à nouveau le transport collectif et réutiliser notre maillage ferroviaire qui est l'un des meilleurs d'Europe. Les lignes ont été sauvegardées ; il suffit de les remettre en état et de les rouvrir. Ailleurs en Europe, le tram-train -c'est mon dada- se généralise, chez nous il tarde. RFF ne pouvant tout faire tout de suite, nous risquons d'attendre encore de longues années. Ouvrons la possibilité du transport ferroviaire collectif aux opérateurs de proximité, car le seul fret ne justifie pas toujours la réouverture. Ainsi certaines lignes deviendront sinon rentables, du moins mieux utilisées.

M. le président. – Amendement n°74 présenté par Mme N. Goulet.

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

réservées au transport de marchandises

insérer les mots :

ou les tronçons ou lignes désaffectés

Mme Nathalie Goulet. – Vous avez échappé, monsieur le ministre, au Paris-Granville ; vous n'échapperez pas au Bagnoles-de-l'Orne Briouze ! Notre amendement revient au même que celui de notre collègue, il s'agit de profiter de lignes désaffectées. A l'article premier, nous avons retiré des amendements : nous espérons ici un accueil favorable. Les carences de la SNCF créent des problèmes à bien des industries, je pense à l'exploitation de carrières notamment. Un train de 21 wagons remplace 50 camions ! Il n'y a pas plus grenello-compatible... Monsieur le ministre, vous connaissez le dossier depuis 2003, il n'a pas encore abouti ; réglons maintenant ces problèmes.

M. le président. – Amendement n°88, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

toute personne

par les mots :

un opérateur de proximité

M. Michel Teston. - Les opérateurs ferroviaires de proximité se verraient confier des missions de gestion de l'infrastructure sur des lignes où ils assureraient aussi des services de transports. La réforme était annoncée dès 2006 dans le rapport Chauvineau qui présentait la création des opérateurs locaux comme la solution pour endiguer le recul du fret ferroviaire et adapter l'offre aux attentes des entreprises. Cette réforme s'inspire des *short lines* à l'américaine. Mais Proxirail, créé à l'automne 2007 dans le Loiret, ne fonctionne pas.

Les collectivités territoriales étant exclues du dispositif, l'avenir du fret est laissé au bon vouloir de sociétés privées... Croyez-vous qu'elles développeront des services qui ne sont pas rentables ? Sans appui des pouvoirs publics, elles ne prendront aucun risque. Ne laissons donc pas à « toute personne » le soin de mettre en œuvre la réforme. Un opérateur de proximité doit avoir un statut identifié et clair, il doit pouvoir être contrôlé.

Dans le cadre du Grenelle, on nous a proposé de poser que l'activité du wagon isolé est d'intérêt général : nous souscrivons à cette idée, mais pas à n'importe quelles conditions ! Ces opérateurs doivent être de réels partenaires des collectivités, non des électrons libres, libres de faire, mais aussi de défaire. Bref, cet amendement n'est pas purement symbolique.

M. le président. – Amendement n°89 rectifié, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

Un opérateur de proximité ne peut en aucun cas devenir propriétaire de l'infrastructure ferroviaire qui demeure

propriété de Réseau ferré de France, et ce même quand il est composé, pour tout ou partie, de collectivités locales ou d'établissements publics.

M. Roland Courteau. – En contrepartie de la liberté donnée à RFF, il faut des garanties, sinon le réseau sera bientôt morcelé. Au nom de l'intégrité du service public ferroviaire, le réseau, *via* l'EPIC RFF, doit demeurer propriété exclusive de l'État. Cela va mieux en le disant. Une précaution vaut mieux que l'absence de garanties.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Les opérateurs de proximité sont utiles dans des cas précis : les lignes à faible trafic et à usage de marchandises, dont l'exploitation par la SNCF n'est pas viable. Du reste, la SNCF peut créer des filiales avec activité d'opérateur de proximité. Pourquoi se priver du dispositif proposé par le présent texte, alors qu'il répond aux préoccupations du Grenelle de l'environnement et de l'aménagement du territoire ? Défavorable au n°51, comme au n°32 rectifié, car l'encadrement des voyageurs est plus lourd.

La commission est défavorable à l'amendement n°74, car on ne peut pas utiliser une ligne désaffectée.

L'amendement n°88 prend les choses à l'envers : ce texte définit les missions des opérateurs de proximité. Est opérateur de proximité toute personne morale se trouvant dans cette situation contractuelle envers RFF pour assurer l'entretien du réseau et la gestion d'une ligne de fret à faible circulation. Il peut s'agir d'une personne privée -comme une entreprise ou un groupement d'entreprises, ferroviaires ou non. Il peut aussi s'agir d'une personne publique comme une collectivité territoriale, une structure intercommunale ou une chambre consulaire par exemple. Par définition, n'y a donc pas de statut des opérateurs de proximité, mais une multitude de personnes morales aux statuts divers. Avis défavorable.

Enfin, il convient de circonscrire le rôle des opérateurs de proximité, qui sont des gestionnaires délégués du réseau. La commission est donc favorable à l'amendement n°89 rectifié.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Les objectifs du Grenelle de l'environnement en faveur du report modal et du fret ferroviaire sont partagés sur tous les bancs de la Haute assemblée. Or, de nombreuses lignes sont à l'abandon sur notre territoire. Dans d'autres pays européens, mais aussi aux États-Unis, des opérateurs de proximité interviennent pour amener des wagons isolés à des opérateurs qui les transporteront à plus grande échelle. On en compte une cinquantaine au port d'Hambourg. Tout un chacun peut devenir opérateur de proximité : une filiale de la SNCF, une entreprise, une collectivité territoriale, une coopérative agricole, un grand port maritime... Nous souhaitons en particulier récupérer une part accrue du fret en provenance des ports.

Le Gouvernement est donc défavorable à l'amendement n°51.

A propos de l'amendement n°32 rectifié, il partage les objections du rapporteur. Je rappelle que les choses avancent bien pour la liaison Mulhouse-Strasbourg par tram-train. Il en va de même pour la desserte de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry. Le futur aéroport de Nantes en bénéficiera également. Je propose le retrait de l'amendement.

Il en va de même pour celui présenté par Mme Goulet, dont je comprends au demeurant la motivation, puisque une ligne désaffectée peut être récupérée à tout instant.

Je repousse l'amendement n°88, car nous voulons obtenir le plus vaste trafic possible.

La commission étant favorable à l'amendement n°89 rectifié, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

L'amendement n°51 n'est pas adopté.

M. Charles Revet. – Je vais retirer l'amendement n°32 rectifié, puisque le 33 rectifié est plus complet. Je tenterai alors de vous convaincre qu'il est nécessaire d'aller plus vite dans le sens que je préconise. De nombreuses lignes désaffectées pourraient être utiles : je suis d'accord avec Mme Goulet.

L'amendement n°32 rectifié est retiré.

Mme Nathalie Goulet. – Il résulte de la discussion sur l'article premier, que le texte permettra l'émergence d'opérateurs réactifs assurant toutes les opérations tram-train nécessaires.

L'amendement n°74 est retiré.

L'amendement n°88 n'est pas adopté.

L'amendement n°89 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°90, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

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

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

M. Michel Teston. – Toujours pour mieux protéger le service public, nous proposons de conditionner le versement d'argent public par l'exécution de missions de service public, c'est-à-dire de services que l'entreprise de transport n'assurerait pas dans les mêmes conditions si elle se fondait sur son seul intérêt commercial.

Cette précision évitera tout soutien inconsidéré à une entreprise privée.

M. Francis Grignon, rapporteur. – La gestion du réseau étant par essence une mission de service public, l'activité des opérateurs de proximité *stricto sensu* fait également partie du service public, contrairement à celle des transporteurs ferroviaires... bien que ces derniers puissent également être en outre opérateurs de proximité !

Retrait ou rejet.

L'amendement n°90, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°33 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bailly, Bizet, Bécot et Le Grand.

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

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

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

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

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

Nous voulons tous développer les transports collectifs, si possible par voie ferrée. D'autre part, RFF éprouve des difficultés à entretenir le réseau principal, *a fortiori* lorsqu'il s'agit de maintenir en bon état les lignes secondaires désaffectées. Par conséquent, nous devons favoriser la mobilisation de tous les moyens pour réhabiliter ces lignes, sous le contrôle de RFF.

Quelque 40 kilomètres de ces lignes désaffectées traversent mon canton et le canton voisin. Il manque un mètre pour raccorder ce tronçon à une ligne qui dessert Le Havre ! Les deux communautés de communes concernées s'interrogent sur la réhabilitation du tronçon, dont l'exploitation serait ensuite confiée à un opérateur de proximité.

Notre amendement permettrait à la population des deux communautés de communes d'accéder à de nombreux services publics par train ou tram-train.

M. le président. – Amendement n°91, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

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

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

M. Michel Teston. – Nous souhaitons préciser un élément de la convention liant RFF aux opérateurs de proximité, afin de simplifier le fonctionnement des lignes à faible trafic, pour les opérateurs de proximité puissent réaliser certains travaux et percevoir la redevance d'utilisation.

Mais comme la commission ne suit pas nos propositions relatives aux opérateurs privés, nous retirons l'amendement.

Il était conditionné par l'adoption de dispositions plus protectrices.

L'amendement n°91 est retiré.

M. Francis Grignon, rapporteur. – RFF peut déléguer certaines fonctions et a consenti une délégation de service public pour le TGV Tours-Bordeaux mais l'amendement n°33 rectifié éviterait, sans critères particuliers, toute mise en concurrence. Les opérateurs ferroviaires de proximité y échappent déjà. Il faut respecter les procédures de droit commun existantes, par exemple pour la perception des péages. La commission serait défavorable à cet amendement s'il était maintenu.

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

M. Charles Revet. – Je n'ai pas été compris. Qui d'autre que nous peut être intéressé par cette ligne qui n'est ni nationale ni régionale ? Si des entreprises se présentaient, elles seraient bienvenues. Très favorables aux transports collectifs, nous souhaitons pouvoir essayer de la rénover et procéderions, bien sûr, à un appel à concurrence car c'est dans l'intérêt des collectivités.

Mme Nathalie Goulet. – Ne pourrait-on écrire « sous réserve de la mise en concurrence pour les lignes à trafic faible » ?

M. Francis Grignon, rapporteur. – C'est la convention que prévoit l'amendement qui pose un problème.

M. Charles Revet. – Je suis prêt à le rectifier.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Vous reviendriez alors à ce qui existe déjà.

M. Charles Revet. – Si c'est déjà possible...

L'amendement n°33 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°122 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Gélard, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles et Mmes Rozier et Henneron.

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

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

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

M. Charles Revet. – Destinée à protéger les cabinets d'architectes, la limitation pour les maîtres d'ouvrage publics de la possibilité de recourir à des contrats de conception ne se justifie pas en l'occurrence mais elle augmente les coûts. Notre amendement est donc très important car il faciliterait ces travaux.

M. Francis Grignon, rapporteur. – L'amendement, en retirant cette responsabilité aux équipes de la SNCF-Infrastructures, bouleverserait les équilibres de la loi de 1997. Il y a déjà concurrence pour les lignes nouvelles ainsi que des partenariats public-privé. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Même avis pour les mêmes raisons.

L'amendement n°122 rectifié est retiré.

M. le président. – Amendement n°92, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

Le conseil d'administration comprend également un représentant d'une association de protection de l'environnement agréée au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement exerçant ses activités sur

l'ensemble du territoire national, désigné par le ministre chargé de l'écologie.

Mme Bernadette Bourzai. – Le conseil d'administration de Voies navigables de France comprend déjà un représentant d'une association agréée au sens de l'article L. 141-1 du code de l'environnement. A l'heure du multimodal et de la réduction des émissions à effet de serre, il serait conforme au Grenelle II qu'il en soit de même au conseil d'administration de RFF.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Compte tenu de la vocation de RFF, la commission émet un avis favorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement également.

L'amendement n°92 est adopté.

M. le président. – Amendement n°62 rectifié *quater*, présenté par MM. Haenel, Beaumont, Cointat, Frassa, Trucy, Bécot, Bernard-Reymond et Braye, Mme Bruguière, MM. Carle, Couderc, Detcheverry, Doublet, Dufaut, Ferrand, Gaillard, Garrec, Gélard, Guerry, Houel et Huré, Mme Keller, M. Laménie, Mme Lamure, MM. Lardeux, Laurent, Lefèvre, Legendre, du Luart, Martin, Mayet et Milon, Mme Papon, MM. Pierre, Pinton, Pointereau et Revet, Mme Sittler, M. Trillard, Mme Troendle et M. Doligé.

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

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

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

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

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

M. Hubert Haenel. – Tout le monde souhaite la concertation sur les infrastructures ferroviaires. Pour la garantie, nous renvoyons à un décret en Conseil d'État.

M. Francis Grignon, rapporteur. – La création de cette instance de concertation constituerait un élément supplémentaire de continuité de gestion entre RFF et les principaux utilisateurs. Avis très favorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement est également favorable.

L'amendement n°62 rectifié quater est adopté.

M. le président. – Amendement n°116 rectifié, présenté par MM. Revet, Detchevry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bailly, Bizet et Bécot.

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

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

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

M. Charles Revet. – L'amendement éviterait que RFF double sur papier la publication des actes de son conseil d'administration qui est assurée sur internet.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Il faut encourager la transparence grâce aux nouvelles technologies, mais la commission souhaite connaître l'avis du Gouvernement.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement ne peut être toujours défavorable aux excellentes idées de M. Revet. Avis favorable. (*M. Charles Revet remercie*)

L'amendement n°116 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°52, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Rédiger comme suit le 4° de cet article :

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

Mme Mireille Schurch. – J'espère le même succès. (*Sourires*)

Il ne s'agit pas d'augmenter les péages, ce qui serait préjudiciable à la compétitivité du rail, mais de tenir compte dans son calcul des missions de service public et de l'intérêt social.

Nous souhaitons que le calcul des redevances prenne en compte l'utilité des lignes, leur rentabilité et leur consommation énergétique. La modulation, qu'avait retenue le rapport d'information du Sénat, est indispensable pour optimiser la gestion des flux ; elle conduirait à augmenter les tarifs sur les lignes à haute rentabilité et à les diminuer sur les lignes plus fragiles et assurant des missions de service public. Elle inciterait à des comportements plus vertueux en

matière de développement durable et permettrait une péréquation efficace ; on sait que dans mon département enclavé de l'Allier ou dans la Creuse la fermeture de lignes secondaires a entraîné un report du trafic vers la route.

La péréquation coûte déjà 100 millions d'euros à la SNCF pour le seul transport de voyageurs ; l'ouverture à la concurrence risque de pénaliser les investissements sur les lignes qui représentent pourtant 90 % du trafic, celles qu'utilisent quotidiennement nos concitoyens.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Les péages doivent être facturés de façon transparente en fonction du coût économique d'utilisation des infrastructures, quelle que soit cette utilisation ; lorsque celle-ci revêt un caractère de service public, elle doit être subventionnée -c'est le cas pour les TER, l'État assurant la compensation aux régions. L'affichage de péages artificiellement bas sur certaines lignes déséquilibrerait le réseau. Avis défavorable.

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

M. Michel Billout. – Je veux dire mon étonnement. Le principe de la modulation a été retenu à l'unanimité de la mission d'information que présidait M. Grignon et dont j'étais co-rapporteur. Il s'agissait par exemple de pénaliser l'utilisation de matériel diesel sur les lignes électrifiées ou de favoriser l'utilisation de TGV à deux étages, moins consommatrice de sillons. Pourquoi le rapport dit-il une chose et la loi une autre ?

M. Francis Grignon, rapporteur. – Nous avons proposé une hausse des péages...

M. Michel Billout. – Une modulation !

M. Francis Grignon, rapporteur. – ... qui a été la solution de compromis. Mais il n'a jamais été question de s'affranchir des réalités économiques.

L'amendement n°52 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°93, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Michel Teston. – Cet amendement fait écho aux avancées du Grenelle I. La concertation avec les collectivités territoriales est essentielle dans le domaine des transports, sauf à faire peu de cas des élus locaux et de nos concitoyens. Nous ne pouvons pas nous priver de l'avis des départements et des EPCI lors des opérations de déclassement. Les collectivités doivent pouvoir choisir leur politique et investir si elles le souhaitent sur les voies déclassées. Je rejoins par là les amendements de Mme Goulet.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Cet amendement alourdirait les procédures sans que les territoires en tirent bénéfice. De deux choses l'une : soit la collectivité considérée est intéressée par le maintien d'une activité de transport ferroviaire et elle l'aura fait savoir à la région compétente en la matière, puisque sa consultation est déjà prévue ; soit elle envisage une autre utilisation de la voie, par exemple une piste cyclable, et le fait que la ligne soit désaffectée n'entre pas en ligne de compte, l'opération pertinente étant alors la cession de l'infrastructure et des terrains. Or dans ce cas, que l'infrastructure soit ou non désaffectée, toutes les collectivités concernées sont consultées aux termes de l'article 51 du décret du 5 mai 1997 ; ce qui a été confirmé par le Grenelle I. L'amendement est ainsi largement satisfait.

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

M. Michel Teston. – Si la région consulte de toute façon les collectivités concernées, pourquoi ne pas le dire clairement dans la loi ? Ce serait plus lisible. J'ajoute que le Grenelle I étant toujours en navette, nous ne savons pas ce qu'il sera au final ; mieux vaut prendre une précaution supplémentaire. Je suppose que le président de conseil général qui siège au banc du Gouvernement sera sensible à la proposition que lui fait un ancien collègue... (*Sourires*)

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°93, mis aux voix par assis et levés, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°7, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Francis Grignon, rapporteur. – Il faut donner aux opérateurs une vision à long terme de ce que leur coûtera l'utilisation du réseau.

L'amendement n°7, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 2, modifié, est adopté.

Articles additionnels

M. le président. – Amendement n°94, présenté par Mme Bonnefoy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

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

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

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

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

M. Michel Teston. – Nous voulons élargir le champ de la concertation autour des futures lignes à grande vitesse pour qu'il soit tenu compte des préjudices socio-économiques et fiscaux que leur implantation entraîne pour les communes traversées. Nous souhaitons que les concessionnaires soient assujettis à la taxe professionnelle au prorata des emprises des infrastructures, à l'instar de ce que prévoit la législation actuelle pour les autoroutes. Il y a aujourd'hui un vide juridique qu'il faut combler, d'autant que l'ouverture à la concurrence conduit à assimiler le transport ferroviaire à une activité économique. Cette demande est faite par l'ensemble des maires des communes traversées par une ligne à grande vitesse, afin que soient compensées les pertes de recettes fiscales due à la disparition de taxes d'habitation et foncières, au déplacement d'activités économiques et à la baisse de recettes touristiques. Notre proposition pourra être affinée d'ici la prochaine loi de finances.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Mon explication vaudra pour les amendements n°95 et 34. Pourquoi d'abord ne viser que les lignes concédées, qui ne représenteront demain qu'une faible partie du réseau, au plus 326 kilomètres sur 2 000 ? Pourquoi exempter les lignes existantes ou celles à construire comme le prolongement du TGV Est ou les tronçons de la ligne Paris-Rhin-Rhône ?

L'amendement, j'y insiste, ne s'appliquerait qu'aux lignes en concession, par parallélisme avec le versement effectué par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, si elles perçoivent des péages, aux communes traversées. Mais comparaison n'est pas raison : pourquoi traiter les futurs concessionnaires différemment de RFF alors qu'ils perçoivent tous des péages ?

Outre que ce prélèvement sera certainement répercuté sur le prix du billet, envisager un mécanisme de compensation serait paradoxal quand la proximité de LGV, qui occasionnent moins de nuisances que les lignes empruntées souvent la nuit pour le fret ferroviaire, renforce l'attractivité des territoires et, partant, leurs ressources fiscales, y compris ceux qui sont simplement traversés. D'ailleurs, dans de nombreux pays, une part des projets d'infrastructure

est financée par la captation de cette rente foncière liée à l'arrivée d'un nouvel équipement. Bref, il faudrait distinguer entre collectivités perdantes et gagnantes, mais nous créerions alors une véritable usine à gaz. C'est la raison pour laquelle la commission a émis un avis défavorable à ces amendements n°94, 95 et 34 rectifié qui auraient pu, théoriquement, recueillir un consensus. Reste que certaines collectivités situées sur la LGV Sud-Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux rencontrent des difficultés. Peut-être le Gouvernement pourrait-il s'engager solennellement à trouver des réponses particulières à ces situations particulières ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement s'engage à travailler le sujet, comme il le fait actuellement avec les collectivités sur la partie Tours-Angoulême de la LGV.

Mme Nathalie Goulet. – Et la ligne Paris-Granville ?

M. François Zocchetto. – Le Gouvernement ne peut faire moins que d'engager une concertation attendue sur ce problème qui est réel. En témoigne le dépôt d'amendements par différents groupes politiques.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Certes, mais je ne peux accepter d'injonction au Gouvernement ! Nous avons déjà engagé une concertation avec les collectivités, via l'association des maires de France, l'ADF, l'ARF. Les communes situées entre Le Mans et Rennes, selon une récente dépêche de l'AFP, demandent maintenant une indemnisation. Avant, il nous faut régler la question de la taxe professionnelle, des partenariats. Compenser une commune qui n'aurait pas participé au financement ne serait pas justifié... La demande de concertation est légitime dans le contexte de la réforme de la taxe professionnelle et du rapport Balladur, je m'engage à y répondre.

M. Michel Teston. – Monsieur le ministre, loin de nous l'idée d'adresser une injonction au Gouvernement... Lors des débats sur le Grenelle de l'environnement, des représentants de l'État nous avaient assuré que l'on réfléchissait à la question. Peut-être suffit-il de modifier la rédaction de l'amendement en indiquant que le Gouvernement lancera une étude sur le régime fiscal des concessionnaires ?

L'amendement n°94 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°95, présenté par Mme Bonnefoy et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

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

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

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

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

Mme Bernadette Bourzai. – Nous complétons l'amendement n°94 en fixant à 10 000 euros par kilomètre la valeur locative des lignes TGV. Les LGV, comme les autoroutes, ont des effets différents selon les communes : positif lorsque les collectivités constituent des carrefours, des diffuseurs, négatifs pour les autres. Bref, assujettir les concessionnaires à la taxe professionnelle ne serait que justice, notamment pour les territoires ruraux fragilisés par ces infrastructures.

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

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

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

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

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

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

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

« Ces chiffres sont révisés chaque année.

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

« Cette imposition forfaitaire peut être perçue au profit d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, sur délibérations

concordantes de cet établissement public de coopération intercommunale et des communes sur le territoire desquelles est située la ligne de chemin de fer à grande vitesse. »

M. François Zocchetto. – Certaines collectivités, souvent rurales, subissent de nombreuses nuisances liées au fait d'être traversées par une LGV sans contrepartie. Je pense notamment aux atteintes à l'environnement telles que le bruit, la défiguration des paysages, aux préjudices socio-économiques comme la réduction de surfaces agricoles ou le départ d'entreprises et aux pertes de rentrées fiscales induites par l'abandon, par exemple, d'un projet de lotissement. Pourquoi ne pas faire jouer la solidarité nationale pour compenser ces pénalités puisqu'on y fait appel pour construire ces infrastructures ? De plus, un tel mécanisme existe pour les autoroutes aux termes de l'article 1501 du code général des impôts et les équipements de lignes à haute tension -un arrêté de janvier 2009 fixe notamment la compensation pour la présence d'un pylône à 3 404 euros par an. Compte tenu du développement des LGV, il n'est pas anormal de lancer ce débat qui ne se posait pas il y a quinze ans. Plutôt que la solution de la taxe professionnelle, qui ne semble pas promise à un bel avenir, peut-être faut-il préférer la création d'une redevance forfaitaire en fonction du nombre de kilomètres construits sur la commune. Cet amendement, que je défends au nom de nombreux collègues du groupe UC et du groupe UMP, rejoint donc les préoccupations que vient d'exprimer le groupe socialiste.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Le mécanisme proposé, je le répète, ne s'appliquerait qu'à une toute petite partie du réseau. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Soyons clairs. Je suis président d'un département qui va déboursier 30 millions parce que quatre de ses communes rurales vont être traversées à 320 km/h sans accueillir de diffuseur, pour reprendre l'expression de Mme Bourzai.

Il faudra bien entendu prévoir une ressource compensatrice pour les communes traversées par les lignes, que ce soit *via* la taxe professionnelle ou un autre système, à l'instar de ce qui existe pour les autoroutes ou les pylônes. Le Gouvernement s'y engage.

Les villes-centres ne sont pas les seules à bénéficier de ces lignes. Avec le phénomène de la péri-ruralité, la population augmente davantage dans les communes rurales à proximité des villes, où le foncier est moins cher.

Enfin, les travaux rapportent considérablement : 302 kilomètres de ligne, c'est 30 000 emplois pendant quatre à cinq ans, sans compter la hausse d'activité induite ! Qui plus est, les installations de travaux sont parfois rétrocédées aux communes.

L'amendement n°95 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°34 rectifié quater

M. le président. – Amendement n°45 rectifié, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG

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

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

II. - Les conséquences financières résultant pour l'État du I ci-dessus sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

M. Michel Billout. – En 2005, l'audit de l'école polytechnique de Lausanne estimait que, si rien n'était fait, 30 à 60 % des lignes ne seraient bientôt plus utilisables et préconisait une augmentation des subventions de l'État de 400 millions par an pendant dix ans. Avec le plan de renouvellement du réseau ferré national, l'État avait fait de l'entretien du réseau une priorité. La baisse de 63 millions prévue au projet de loi de finances 2009 ne va guère dans ce sens... Le désengagement de l'État a conduit RFF à augmenter les péages et à céder son patrimoine immobilier.

Un rapport d'information du Sénat, dont je fus l'un des rapporteurs, sous la houlette de M. Grignon, dressait un constat alarmant, soulignant que « le poids de la dette de RFF et les coûts d'entretien d'un réseau ferré à bout de souffle obèrent les capacités d'investissement de l'établissement public ». La reprise de la dette me semble faire consensus... D'autres pays, comme l'Allemagne, se sont engagés dans le désendettement de leur système ferroviaire.

On dégage 360 milliards pour les banques, on adopte un plan de relance visant à favoriser l'investissement, mais rien pour RFF, dont le désendettement constitue pourtant un levier important pour le développement des infrastructures de transports. A l'heure du Grenelle de l'environnement, il est temps que le Gouvernement s'engage pour permettre à RFF d'effectuer les investissements nécessaires, préalables à toute ouverture à la concurrence !

M. le président. – Amendement n°96, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

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

Avant la fin de l'année 2009, l'État proposera aux parlementaires un rapport présentant les solutions envisageables pour que soit rendu possible le remboursement progressif de la dette de Réseau Ferré de France.

M. Michel Teston. – Le rapport de la mission d'évaluation et de contrôle sur le financement du

système ferroviaire français dénonçait le poids colossal de la dette des transports ferroviaires et la complexité des circuits financiers mis en place pour la financer, s'inquiétait des raisonnements économiques incertains élaborés pour justifier une fuite en avant, et préconisait 35 mesures pour tenter de désamorcer la menace. Cette dette, qui dépasse désormais les 27 milliards, est le principal frein à l'investissement dans le système ferroviaire français. Nous demandons au Gouvernement d'exposer dans un rapport ses solutions à cet épineux problème.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Que M. Billout se rassure : je ne renie pas notre rapport ! La reprise par l'État des 28 milliards de dette de RFF n'est pas justifiée, d'autant qu'il s'agit pour moitié d'une « bonne dette », amortissable. S'agissant de l'autre moitié, il convient effectivement de réfléchir à des solutions, comme le propose l'amendement n°96. Défavorable à l'amendement n°45 rectifié, même si proposer de trouver 28 milliards en augmentant les droits sur les tabacs et les alcools ne manque pas de panache ! (*Sourires*)

En revanche, il est souhaitable d'approfondir la réflexion sur la dette de RFF, et notamment sur son éventuelle externalisation. Je suis donc favorable à l'amendement n°96, sous réserve que l'on remplace « l'État proposera aux parlementaires » par « le Gouvernement déposera au Parlement ».

M. Michel Teston. – D'accord.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Défavorable à l'amendement n°45 rectifié, pour les raisons exposées par le rapporteur. Sagesse sur l'amendement n°96 rectifié. Étant donnée la situation économique et sociale actuelle, les priorités budgétaires de l'État sont ailleurs....

L'amendement n°45 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°96 rectifié est adopté et devient article additionnel.

Article 3

I. - La dernière phrase du dernier alinéa de l'article 5 de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public s'applique à compter de la publication d'un décret fixant les conditions d'application du présent alinéa et, notamment, la liste des entreprises et établissements publics concernés et les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers.

II. - Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours avant le 10 septembre 2008, les délibérations prises depuis le 7 janvier 2006 par le conseil d'administration de l'établissement public « Réseau ferré de France » sont validées en tant que leur régularité serait contestée au regard des dispositions figurant à l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la

démocratisation du secteur public relatives à la représentation des consommateurs ou des usagers.

III. - Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée et des instances en cours avant le 10 septembre 2008, les délibérations prises depuis le 16 mai 2001 par les conseils d'administration et de surveillance des autres entreprises publiques et établissements publics auxquels est applicable le dernier alinéa de l'article 5 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public sont validées en tant que leur régularité serait contestée au regard des dispositions de cet article relatives à la représentation des consommateurs et des usagers.

M. le président. – Amendement n°60, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer le I de cet article.

Mme Mireille Schurch. – Nous sommes stupéfaits de la teneur de cet article qui, sous prétexte, de sécuriser juridiquement les décisions du conseil d'administration de RFF, risque d'écarter les usagers de ce conseil. Alors que l'article 5 de la loi relative à la démocratisation du secteur public prévoit la présence dans le conseil d'administration ou conseil de surveillance des entités chargées d'une mission de service public d'une personnalité qualifiée choisie parmi les représentants des consommateurs, cette disposition n'a pas encore été mise en œuvre alors que le conseil d'administration de RFF a déjà été renouvelé deux fois, en 2002 et en 2007. Vous voulez garantir la sécurité juridique des actes pris par le conseil d'administration de RFF qui sont régulièrement contestés par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports par une validation législative exceptionnelle *a posteriori* de ces décisions. Vous proposez qu'un décret fixe les conditions d'application de l'article 5 de la loi de modernisation, la liste des entreprises et établissements publics concernés ainsi que les critères de désignation des représentants des consommateurs et des usagers. S'il est nécessaire de garantir la sécurité juridique des délibérations de RFF, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) a utilisé la faille législative existante pour attaquer des décisions de fermetures et de déclassements de ligne que les conseils régionaux ont envisagé de rouvrir. Mais cette validation législative doit rester exceptionnelle et ne pas servir à prolonger les pratiques irrégulières de certaines autorités administratives. Nous craignons que le décret permette d'exclure les représentants des usagers du conseil d'administration alors qu'ils sont les mieux à même d'évaluer la qualité de l'offre de transport et de définir les besoins.

M. le président. – Amendement n°8, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Au début du I de cet article, remplacer les mots :

La dernière phrase du

par le mot :

Le

M. Francis Grignon, rapporteur. – Rédactionnel.

Avis défavorable au n°60 : l'article 3 propose une validation législative dans des conditions respectueuses des demandes du Conseil constitutionnel. L'amendement créerait une insécurité juridique pour les décisions prises par l'établissement public.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis favorable au n°8. Sur le n°60, je suis d'accord avec le rapporteur. Il est indispensable que siège un représentant des usagers au conseil d'administration et il y en aura. Une des faiblesses de la France, c'est la faiblesse du consumérisme dans le domaine des transports. La Fnaut nous est très utile.

L'amendement n°60 n'est pas adopté.

L'amendement n°8 est adopté.

L'article 3, modifié, est adopté.

Articles additionnels

L'amendement n°78 rectifié ter n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°110 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bailly, Bizet et Bécot.

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

Les opérations liées à l'organisation, la coordination et la régulation du trafic sur le réseau ferré national sont dans leur globalité du seul ressort et de la seule responsabilité de Réseau ferré de France.

M. Denis Detcheverry. – L'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire sur le réseau ferré national implique que la structure qui en a la charge dans le domaine de l'organisation, de la coordination et de la régulation soit la seule à assumer les décisions : RFF étant propriétaire du réseau, doit remplir cette mission soit par elle-même soit par convention mais sous sa responsabilité. La sécurité en est une justification supplémentaire.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Cet amendement est largement satisfait par le n°86 que nous avons adopté à l'article 2. Retrait ou rejet.

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

L'amendement n°110 rectifié est retiré.

Titre III – De la régulation des activités ferroviaires

M. le président. – Amendement n°53, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cette division et son intitulé.

M. Michel Billout. – C'est amendement est symbolique. La création de cette autorité est la

conséquence directe de la libéralisation du transport ferroviaire parce que l'arrivée de nouveaux opérateurs oblige à contrôler les conditions effectives d'une concurrence libre et non faussée. La Craf devra veiller à ce que les opérateurs disposent d'un accès non discriminatoire au réseau et aux infrastructures. Selon M. Grignon, le Gouvernement veut faire de cette commission « le véritable régulateur des transports en lieu et place du ministre ». C'est aller plus loin que ce que nous imposent les directives européennes. Comment prendre en compte les objectifs du Grenelle de l'environnement, notamment sur le rééquilibrage modal, sans organiser une plus grande maîtrise publique dans ce secteur ? Comment admettre que la politique des transports se résume à cette fonction de régulation du marché pour favoriser l'arrivée de nouveaux entrants ? Comment l'intérêt général sera-t-il garanti ? Cette nouvelle autorité de régulation, à l'image de l'Arcep et de la CRE, est chargée de missions contradictoires : mettre en œuvre et le service public et les conditions d'une véritable concurrence dans le secteur ferroviaire. L'expérience montre que l'ouverture à la concurrence entraîne mécaniquement une détérioration du service public que l'opérateur public n'est plus en mesure d'assurer. Concurrence et service public sont antinomiques.

Les missions confiées à cette nouvelle autorité sont immenses. Elle a un droit de regard sur les dispositions économiques, techniques et juridiques qui pourraient conduire à des discriminations entre les opérateurs. On met ainsi l'établissement public de sécurité ferroviaire sous sa tutelle alors que la sécurité est une question régalienne qui doit rester de l'unique responsabilité des pouvoirs publics. Donner un pouvoir réglementaire, un pouvoir de décision et de sanction à un comité très réduit viole le principe de la séparation des pouvoirs. Ceux qui seront confiés à la Craf sont exorbitants et notre commission veut encore les augmenter. Alors que la CRE, notamment, dispose d'un collège spécifique pour l'édiction de sanctions, cette solution n'est pas prévue pour la Craf.

Vous souhaitez également donner l'autonomie financière à la Craf, pour renforcer son indépendance, en opérant une ponction sur les péages payés à RFF. Cette autonomie rend la Craf encore plus illégitime ; et cette ponction prive RFF d'encre un peu plus de ressources.

De nouveaux pouvoirs, par rapport à ceux traditionnellement confiés aux autorités de régulation, sont attribués à la Craf que les juridictions pourront solliciter, y compris sur des affaires dont celle-ci a déjà eu à connaître, ce qui pose des problèmes de partialité. Quant à l'homologation, elle serait acquise au bout de deux mois en l'absence de contestation du ministre. On voit la volonté d'aller toujours plus loin dans les attributions confiées à ce type de structure.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Vous aviez déjà avancé ces arguments lors de la discussion générale. Nous saluons votre constance mais reconnaissez

aussi la constance de la commission qui y demeure défavorable.

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

M. Michel Teston. – Nous nous abstenons : d'un côté il faut une autorité de régulation mais, d'un autre côté, vous savez ce que nous pensons de l'ouverture à la concurrence des transports internationaux.

L'amendement n°53 n'est pas adopté

Article 4

La Commission de régulation des activités ferroviaires est une autorité administrative indépendante qui concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.

Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.

Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.

Elle veille à ce que l'accès aux capacités d'infrastructure sur le réseau et l'accès aux différentes prestations associées soient accordés de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires, avec leurs contraintes économiques, juridiques et techniques.

La commission est compétente pour le réseau ferroviaire défini au I de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé le 12 février 1986.

À la demande du ministre chargé des transports, la commission est associée à la préparation de la position française dans les négociations ou les actions de coopération internationales dans les domaines du transport ferroviaire et participe à la représentation française dans les organisations internationales et communautaires compétentes en ce domaine.

M. Michel Teston. – L'ouverture à la concurrence impose la mise en place d'un organisme de régulation et de contrôle, rôle jusqu'à présent assuré par le ministre des transports, assisté de la mission de contrôle des activités ferroviaires. Autorité administrative indépendante, la Commission de régulation des activités ferroviaires (Craf), pourra

instruire des plaintes, mener des enquêtes et infliger des sanctions. Attendue depuis longtemps, cette disposition a pu être l'arbre qui cache la forêt : elle a attiré tous les regards au point que certains de nos interlocuteurs en avaient presque oublié les autres articles de ce projet de loi.

Comme prévu par le nouvel article 17-2 de la loi d'orientation des transports intérieurs, auquel nous étions opposés, cette instance veillera au respect de certaines conditions par les entreprises ferroviaires proposant du transport international de voyageurs. Ainsi, les dessertes intérieures devront être réellement accessoires et ne pas perturber l'équilibre des contrats existants. Les critères définis par décret seront déterminants et, sur ce point, le texte semble bien flou. Quel type de desserte sera susceptible de porter préjudice ? Quelle unité de mesure permettra d'en définir le caractère accessoire ? Ces questions font-elles actuellement l'objet de travaux ?

Dans un contexte ouvert à la concurrence, l'autorité de régulation est un passage obligé. Toutefois, les régions pourraient-elles intervenir dans la nomination d'une partie de ses membres ? Ses pouvoirs pourraient-ils être mieux calibrés pour une résolution de certains litiges entre gestionnaires d'infrastructures ? Quelle sera son autonomie ? On parle d'un budget de 8 millions d'euros, le ministre peut-il le confirmer ?

M. le président. – Amendement n°9, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Dans le premier alinéa de cet article, remplacer les mots :

autorité administrative indépendante

par les mots :

autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale,

M. Francis Grignon, rapporteur. – Cet amendement accroît l'indépendance de la Craf. En effet, selon les principes de la Lolf, un organisme ne peut disposer de ressources propres s'il n'a pas une personnalité juridique distincte de l'État. Conformément à la jurisprudence du Conseil constitutionnel, celle-ci ne doit plus être nommée « autorité administrative indépendante », mais « autorité publique indépendante ».

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement comprend la motivation de cet amendement, pour donner à la Craf une certaine puissance. Cependant, celle-ci ne provient pas seulement de l'existence de ressources indépendantes. Avis défavorable.

L'amendement n°9 est adopté, les groupes socialiste et CRC-SPG s'abstenant.

M. le président. – Amendement n°47, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Dans le premier alinéa de cet article, remplacer les mots :

concourt au

par les mots :

assure le

Mme Mireille Schurch. – Nous souhaitons également donner force et puissance à la Craf. Cet article prévoit que cette instance concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, mais rien n'est prévu pour le maintien du service public ferroviaire. Nous rappelons que l'autorité de régulation n'est pas uniquement créée au profit des investisseurs, mais qu'elle doit également garantir le bon fonctionnement du service public.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Cet amendement fait peser sur les épaules de la Craf la responsabilité de l'ensemble du système ferroviaire. Or cette autorité n'intervient que dans un domaine très particulier, le respect des règles d'égal accès au réseau, et n'est qu'un des nombreux acteurs publics qui œuvrent au bon fonctionnement de notre système ferroviaire. Avis défavorable.

L'amendement n°47, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

L'amendement n°71 n'est pas soutenu, non plus que l'amendement n°80.

M. le président. – Amendement n°97, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Dans le deuxième alinéa de cet article, remplacer les mots :

n'entravent pas le développement

par les mots :

garantissent le bon fonctionnement

M. Michel Teston. – Même si nous sommes défavorables à l'ouverture à la concurrence des services internationaux de voyageurs, nous souhaitons que les conditions de régulation soient définies plus positivement. Cette formulation renforce l'engagement de la Craf.

M. le président. – Amendement identique n°117 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet et Bécot.

M. Charles Revet. – Il est défendu.

M. Francis Grignon, rapporteur. – La Craf ne sera pas seule à veiller au bon fonctionnement de la concurrence, qui ne se limite pas à l'accès à l'infrastructure. Le respect de certaines règles relève des missions de l'Autorité de la concurrence. Avis défavorable.

L'amendement n°97, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté, non plus que l'amendement identique n°117 rectifié.

M. le président. – Amendement n°40, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter la seconde phrase du quatrième alinéa de cet article par les mots :

mais sans concession sur les critères de sécurité

M. Michel Billout. – Nous souhaitons que l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) garantisse l'homogénéité des conditions techniques et de sécurité. Il serait dramatique que n'importe quelle société puisse avoir accès aux infrastructures des réseaux sans respecter cette exigence.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Cet amendement est satisfait par la nouvelle rédaction de l'article 9 proposée par l'amendement n°14 de la commission, qui préserve intégralement les compétences d'EPSF par rapport à l'autorité de régulation. Cela témoigne de l'importance que nous accordons, nous aussi, à la sécurité. Retrait.

L'amendement n°40 est retiré.

M. le président. – Amendement n°41, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Compléter le quatrième alinéa de cet article par une phrase ainsi rédigée :

Pour ce faire, elle coopère avec l'établissement public de sécurité ferroviaire.

Mme Mireille Schurch. – Nous souhaitons préciser les liens entre EPSF et l'autorité de régulation. Si le premier était sous la tutelle de la seconde, la sécurité des personnes et la sûreté des infrastructures et du matériel seraient menacées. Leurs relations doivent donc relever de la collaboration, mais vous allez sans doute me dire que mon amendement est satisfait...

M. Francis Grignon, rapporteur. – Exactement : les deux organismes sont indépendants, l'un s'occupant de la sécurité, l'autre de la réglementation. Ne mélangeons pas les genres. Avis défavorable.

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

L'amendement n°41 est retiré.

L'article 4, modifié, est adopté.

Article 5

I. - La Commission de régulation des activités ferroviaires est composée de sept membres nommés en raison de leur compétence en matière ferroviaire, économique ou juridique, ou pour leur expertise en matière de concurrence. Leur mandat est de six ans non renouvelable.

Le président de la commission et les six autres membres sont nommés par décret. Trois des membres autres que le

président sont désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental.

À l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans.

En cas de vacance de la présidence de la commission pour quelque cause que ce soit ou en cas d'empêchement constaté par le collège, les fonctions du président sont provisoirement exercées par le doyen d'âge du collège.

En cas de vacance d'un siège de membre du collège, il est procédé à son remplacement pour la durée du mandat restant à courir. Un mandat exercé pendant moins de deux ans n'est pas pris en compte pour l'application de la règle de non-renouvellement.

Les membres du collège ne peuvent être nommés au-delà de l'âge de 68 ans.

Le collège ne peut délibérer que si cinq au moins de ses membres sont présents. Les avis, décisions et recommandations sont pris à la majorité des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Le président a qualité pour agir en justice au nom de la commission.

II. - Pour la constitution du collège, le président est nommé pour six ans. La durée du mandat des membres désignés par les présidents des assemblées parlementaires et du Conseil économique, social et environnemental est fixée, par tirage au sort, à deux, quatre et six ans. La durée du mandat des trois autres membres est fixée par tirage au sort à deux, quatre et six ans.

M. le président. – Amendement n°54, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Après les mots :

compétence en matière ferroviaire

rédigé comme suit la fin de la première phrase du premier alinéa du I de cet article :

, économique, sociale ou juridique

M. Michel Billout. – Il n'est pas pensable que les compétences sociales ne soient pas représentées à la Craf. D'autant que la commission sera associée à la préparation des négociations et actions de coopération internationale : c'est l'occasion de montrer votre considération pour le dialogue social. Inspirons-nous de la composition de la CRE qui inclut, au titre des personnalités qualifiées, des représentants syndicaux. Pour être reconnue, une autorité doit être légitime : la présence des syndicalistes renforce cette légitimité.

M. Francis Grignon, rapporteur. – La commission aura à régler des problèmes de concurrence. Défavorable.

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

M. Michel Billout. – On voit bien ce qui vous anime !

L'amendement n°54 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°98, présenté par M. Teston et les membres du groupe Socialiste, apparentés et rattachés.

Rédiger comme suit la seconde phrase du deuxième alinéa du I de cet article :

Quatre des membres autres que le président sont désignés respectivement par le Président de l'Assemblée nationale, le Président du Sénat, le Président du Conseil économique, social et environnemental et l'Association des régions de France.

M. Michel Teston. – L'un des membres devrait être nommé par l'Association des régions de France -non parmi ses membres, je le précise oralement et s'il faut modifier l'amendement, je le ferai.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Les régions sont autorités organisatrices de transport : elles ne sauraient désigner les membres de leur autorité de régulation ! Défavorable.

L'amendement n°98, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°10, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Supprimer le sixième aliéna du I de cet article.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Les conditions pour être nommé membre de la Craf sont nombreuses : expérience, compétences, compatibilités professionnelles, indépendance, absence d'intérêts ou de perspectives professionnelles dans le secteur... On recherche des moutons à cinq pattes : la condition d'âge est de trop !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Sagesse sur l'âge.

M. Michel Teston. – Quoique opposés à ce texte, la limite de 68 ans nous convenait.

M. le président. – Mais le Gouvernement veut nous faire travailler jusqu'à 70 ans et plus...

L'amendement n°10 est adopté.

L'article 5, modifié, est adopté.

Article 6

Le président de la Commission de régulation des activités ferroviaires exerce cette fonction à plein temps. Sa fonction est incompatible avec toute activité professionnelle, tout mandat électif communal, départemental, régional, national ou européen, avec tout emploi public et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Les fonctions des autres membres du collège sont incompatibles avec tout mandat électif départemental, régional, national ou européen et toute détention, directe ou indirecte, d'intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Les membres du collège ne prennent, à titre personnel, aucune position publique sur des sujets relevant de la compétence de la commission.

Sans préjudice de la possibilité pour tout membre du collège de se déporter dans toute affaire dans laquelle il l'estimerait nécessaire, aucun membre ne peut délibérer dans une affaire dans laquelle il a ou a eu un intérêt au cours des trois années précédant la délibération ; cette exclusion s'applique également lorsqu'au cours de la même période, un membre a détenu un mandat ou exercé des fonctions de direction, de conseil ou de contrôle au sein d'une personne morale ayant eu intérêt à cette affaire.

Les membres du collège ne sont pas révocables, sous réserve des dispositions suivantes :

1° Tout membre qui ne respecte pas les règles d'incompatibilité prévues au présent article est déclaré, après consultation du collège, démissionnaire d'office par décret ;

2° Il peut être mis fin aux fonctions d'un membre en cas d'empêchement constaté par le collège, dans les conditions prévues par le règlement intérieur de la commission ;

3° Il peut également être mis fin aux fonctions d'un membre en cas de manquement grave à ses obligations par décret pris sur proposition du collège.

Le président de la commission prend les mesures appropriées pour assurer le respect des obligations définies au présent article.

M. le président. – Amendement n°118 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles et Mmes Rozier et Henneron.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Le collège est assisté par un rapporteur général qui désigne pour l'examen de chaque affaire un ou plusieurs rapporteurs.

M. Charles Revet. – A l'instar de ce qui existe au Conseil de la concurrence, nous proposons de nommer un rapporteur général chargé de l'instruction des dossiers.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Qu'en pense le Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je comprends la préoccupation de M. Revet mais le Sénat a toujours à cœur de ne pas trop charger la loi. Cette disposition relève du règlement intérieur de la Craf. Nous faisons toute confiance à cette dernière pour s'organiser au mieux, mais nous nous

souviendrons aussi de cet amendement lorsque le règlement sera élaboré. Retrait.

L'amendement n°118 rectifié est retiré.

Article 7

Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, la Commission de régulation des activités ferroviaires précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées à l'article 4, les règles concernant :

1° Les conditions de raccordement au réseau ferroviaire ;

2° Les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation ;

3° Les périmètres de chacune des activités comptablement séparées, désignées aux II et III de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus, les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.

Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans les deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au Journal officiel de la République française.

M. le président. – Amendement n°55, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Mireille Schurch. – L'autorité de régulation des activités ferroviaires est dotée d'un pouvoir réglementaire supplétif sur de nombreux points -conditions de raccordement au réseau ferroviaire, conditions techniques et administratives d'accès au réseau, périmètre de chacune des activités... Ce pouvoir est soumis à homologation par le ministre en charge des transports. Selon le rapporteur, qui se réfère aux autres autorités de régulation, l'homologation n'est pas inconstitutionnelle parce qu'elle est limitée. Le législateur, le ministre peuvent la préciser afin de supprimer toute marge d'interprétation. Mais le feront-ils, quand la volonté est de renforcer les pouvoirs de la nouvelle autorité ? M. Grignon voit aussi une limitation dans la nature des décisions prises par l'autorité indépendante, non pas individuelles mais impersonnelles et générales. Ce pouvoir n'en est pas moins exorbitant.

En outre, l'homologation par le ministre, qui évitera, nous dit-on, toute incohérence avec les lois et règlements, est réputée accordée dans l'absence de réponse au bout de deux mois ; et le refus d'homologation par le ministre doit être justifié. Cela n'est pas conforme aux exigences posées par le Conseil constitutionnel en 1986 pour reconnaître ce pouvoir réglementaire. Le juge constitutionnel exige un contrôle ministériel sur les règlements de l'autorité. Les modalités de l'homologation ne respectent guère la

subordination implicitement exigée. Vous prenez modèle sur l'Arcep, mais son pouvoir réglementaire est systématiquement soumis à homologation et le ministre n'a pas à s'en expliquer !

Le ministre porte seul la responsabilité politique de la réglementation de secteur, il n'a pas à se justifier auprès de l'autorité de régulation, illégitime et irresponsable.

Définition des règles du jeu du marché, contrôle de leur application, capacité de sanction : l'Araf est plus qu'un arbitre, un véritable « chef d'orchestre » du marché. Le ministre chargé des transports est dépossédé ! Le pouvoir réglementaire ne peut être ainsi délégué à des autorités indépendantes s'agissant de missions de service public !

M. le président. – Amendement n°99, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

I. - Dans le troisième alinéa (2°) de cet article, après le mot :

conditions

insérer le mot :

économiques,

II. - Après le même alinéa, insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Les conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et leurs conditions d'utilisation ;

III. - Dans la première phrase du dernier alinéa, remplacer le mot :

homologation

par le mot :

avis

IV. - Remplacer les trois dernières phrases du dernier alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

L'absence d'avis dans ce délai vaut avis positif. Les règles adoptées par la Commission sont publiées au Journal officiel de la République française.

M. Michel Teston. – Si l'on crée une commission de régulation, il faut préciser ses prérogatives : elle est chargée des aspects économiques, qu'il s'agisse des conditions d'accès au réseau ou de la responsabilité de l'utilisateur. Pour pouvoir statuer sur la concurrence, il faut aussi apprécier les « facilités essentielles » de l'article 4, garage, remisage, accès en gare, information, etc. Enfin, il est proposé de renforcer l'autonomie de la Craf en lui permettant d'adopter des règles obligatoires sur la base d'un avis simple du ministre et non dans le cadre d'une homologation.

M. le président. – Amendement identique n°119 rectifié, présenté par MM. Revet, Detchevery,

Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles, Mme Rozier, M. Le Grand et Mme Henneron et les membres du groupe UMP.

M. Charles Revet. – Il est exposé.

M. le président. – Amendement n°11 rectifié, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Après le troisième alinéa (2°) de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

2°bis Les conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et leurs conditions d'utilisation ;

M. Francis Grignon, rapporteur. – Il s'agit des facilités essentielles, qui ne se limitent pas à l'accès au réseau *stricto sensu*.

M. le président. – Sous-amendement n°145 à l'amendement n° 11 rectifié de M. Grignon, au nom de la commission, présenté par M. Maurey et les membres du groupe UC.

Après les mots :

facilités essentielles

supprimer la fin du second alinéa de l'amendement n° 11 rect..

M. Hervé Maurey. – Il appartient à la future commission de régulation de préciser les facilités essentielles et de vérifier l'absence de discriminations.

En revanche, le fournisseur pourrait déterminer les conditions d'utilisation des services.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Les pouvoirs conférés à l'autorité régulatrice étant encadrés par les textes existants, l'interdiction de prendre des décisions individuelles et le pouvoir dont dispose le ministre *via* la procédure d'homologation, la commission est défavorable à l'amendement n°55.

Il en va de même pour les amendements identiques n°99 et 119 rectifié, car l'homologation ministérielle assure un bon partage des rôles avec l'autorité de régulation, à qui on ne saurait accorder à la légère un pouvoir réglementaire.

Enfin, la commission est défavorable au sous-amendement n°145, car il faut préciser les prestations proposées aux opérateurs s'adressant à l'opérateur historique.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n°55 et aux amendements identiques n°99 et 119 rectifié.

Il est favorable à l'amendement n°11 et défavorable au sous-amendement n°145, tout en comprenant les motivations de M. Maurey.

L'amendement n°55 n'est pas adopté.

L'amendement n°119 rectifié est retiré.

L'amendement n°99 n'est pas adopté.

Le sous-amendement n°145 est retiré.

L'amendement n°11 rectifié rectifié est adopté.

L'article 7, modifié, est adopté.

Article 8

I. - La Commission de régulation des activités ferroviaires se prononce, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, sur le caractère accessoire des services de transport intérieur de voyageurs effectués à l'occasion d'un service international afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente de s'opposer à la création d'un service de desserte intérieure ou de le limiter, conformément à l'article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.

Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces services de transports intérieurs, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire d'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente, le cas échéant, de s'opposer à la création d'un service de desserte intérieure ou de le limiter, conformément à l'article 17-2 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.

II. - La commission est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'utilisation de l'infrastructure avec un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire. Les tarifs négociés sont transmis à la commission qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions des deuxième et quatrième alinéas de l'article 4.

III. - La commission autorise l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus au VII de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus.

IV. - La commission approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence, les règles de la séparation comptable prévue à l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus, les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposés par les opérateurs. Elle veille à ce que ces règles, périmètres, et principes ne permettent aucune discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.

V. - La commission émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national au regard des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau tels qu'ils résultent notamment de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau des

transports ferroviaires et des dispositions prises pour son application.

Lorsque, notamment en application d'une convention de délégation de service public prévue aux articles 1-1 et 1-2 de la loi du 13 février 1997 mentionnée ci-dessus, les redevances sont fixées conformément à des dispositions tarifaires sur l'application desquelles la commission s'est déjà prononcée dans les conditions et selon les modalités prévues à l'alinéa précédent, l'avis visé à cet alinéa est réputé obtenu.

VI. - À la demande de l'autorité administrative compétente, la commission émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à qui l'exploitation en est confiée sans mise en concurrence préalable. Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décret en Conseil d'État.

VII. - La commission est consultée sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferroviaire, à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire.

M. le président. – Amendement n°12, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Rédiger comme suit le I de cet article :

I. - Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires vérifie, à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré afin de permettre, le cas échéant, à l'autorité administrative compétente d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures, conformément à l'article 17-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée.

Elle se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par ces dessertes intérieures, à la demande de l'autorité administrative compétente, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat afin de permettre à l'autorité organisatrice compétente de limiter ou le cas échéant, d'interdire ces dessertes intérieures, conformément au même article 17-2.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Par coordination avec l'article premier, les autorités nationales peuvent seulement limiter un service de cabotage intérieur, non interdire une desserte.

M. le président. – Amendement n°100, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Dans le premier alinéa du I de cet article, après les mots :

à la demande de l'autorité administrative compétente

insérer les mots :

, du gestionnaire du réseau ferré national

M. Michel Teston. – L'exposé des motifs concernant l'article 8 fait référence à trois acteurs du dispositif : le Gouvernement, les utilisateurs des sillons et le gestionnaire du réseau ferré national. Or, ce dernier, c'est-à-dire RFF, n'est pas autorisé à saisir la Craf.

Il faut remédier à cette anomalie.

M. le président. – Amendement n°120 rectifié, présenté par M. Revet.

Dans le premier alinéa du I de cet article, après les mots :

à la demande de l'autorité administrative compétente

insérer les mots :

, du gestionnaire du réseau ferré national

M. Charles Revet. – Il est légitime que RFF, propriétaire du réseau au nom de l'État, puisse saisir la Craf. Comment le gestionnaire pourrait-il négocier ses tarifs dans le contexte du droit public ? Une personne publique ne peut renoncer à ses recettes.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Conformément à la directive européenne transposée par l'article premier du texte, il appartient aux autorités organisatrices de transport de faire respecter les règles applicables à propos du cabotage dans le transport de voyageurs. Avis défavorable aux amendements n°s 100 et 120 rectifié.

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

Le Gouvernement est favorable à l'amendement n°12.

L'amendement n°12 adopté.

Les amendements n°s 100 et 120 rectifié deviennent sans objet.

L'amendement n°127 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°13 rectifié, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Après le V de cet article, insérer un paragraphe ainsi rédigé :

V bis. - L'autorité émet un avis motivé sur le document de référence du réseau dans un délai de deux mois suivant sa publication. Les modifications, qui au vu de cet avis sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation, sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées.

M. Francis Grignon, rapporteur. – La nouvelle autorité n'a pas seulement un rôle de gendarme : c'est aussi un promoteur économique. A ce titre, elle doit formuler un avis sur le document de référence du

réseau, qui est la règle du jeu pour les entreprises ferroviaires.

Pour ne pas alourdir la procédure, un délai de deux mois est attribué à la Craf pour se prononcer, aucun nouveau tour de consultations ne devant intervenir après recueil de cet avis.

M. le président. – Amendement n°35 rectifié *quinquies*, présenté par MM. Maurey, Billard, Bourdin, Cornu, Détraigne et Doligé, Mme Férat, MM. de Montgolfier, Poniatowski, Bordier, P. André, Etienne, Gaillard et Lefèvre et Mme N. Goulet.

Après la première phrase du VI de cet article, insérer une phrase ainsi rédigée :

Elle se prononce en particulier sur l'équité des politiques tarifaires.

M. Hervé Maurey. – Je souhaite que la Craf se prononce sur l'équité des tarifs proposés.

Dès que l'on quitte l'Ile-de-France, un mur tarifaire accroît les prix kilométriques de façon phénoménale, avec des hausses pouvant excéder 200 %, les habitants de Vernon, dans l'Eure, en savent quelque chose. Il faut mettre fin à cette situation qui pénalise les habitants et les territoires limitrophes de cette région.

L'amendement a été signé par la quasi-totalité des sénateurs élus dans des départements limitrophes de l'Ile-de-France, tous groupes confondus. Il a été soutenu par la commission, à l'unanimité moins deux voix.

M. le président. – Amendement n°39, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Après la première phrase du VI de cet article, insérer deux phrases ainsi rédigées :

Elle veille à l'existence d'un socle commun de tarification applicable à l'ensemble du territoire et de nature à permettre une égalité d'accessibilité aux voyageurs. Elle veille au respect, à ce titre, des tarifications sociales et de la loi sur le handicap.

Mme Odette Terrade. – Les tarifications propres à chaque région doivent être fondées sur une règle nationale préétablie, qui peut s'appuyer sur les mesures tarifaires spécifiques décidées par les Autorités organisatrices des transports (AOT). Des modulations prendront en compte les spécificités régionales.

M. le président. – Amendement n°65 rectifié *quater*, présenté par MM. Haenel, Beaumont, Cointat, Frassa, Trucy, Bécot, Bernard-Reymond et Braye, Mme Bruguière, MM. Carle, Couderc, Detcheverry, Doublet, Dufaut, Ferrand, Gaillard, Garrec, Guerry, Houel et Huré, Mme Keller, M. Laménie, Mme Lamure, MM. Lardeux, Laurent, Lefèvre, Legendre, du Luart, Martin, Mayet et Milon,

Mme Papon, MM. Pierre, Pinton et Pointereau, Mme Sittler, M. Trillard, Mme Troendle et M. Doligé.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - L'autorité de régulation des activités ferroviaires rend un avis sur le document de référence du réseau et sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national. Cet avis tient compte en particulier des principes et règles de tarification applicables sur ce réseau tels qu'ils résultent notamment de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 et des dispositions prises pour son application, ainsi que des conditions de la concurrence vis-à-vis des autres modes de transport et du développement des services de transport ferroviaire au bénéfice de leurs usagers et clients.

M. Hubert Haenel. – Comme je l'ai préconisé dans mon rapport sur l'organisation ferroviaire, le document de référence du réseau n'est pas seulement un document technique : il fixe les règles du jeu du transport ferroviaire.

La Craf se distinguera des autres régulateurs sectoriels en ce qu'elle interviendra dans un domaine qui n'est qu'une partie du secteur économique concerné -les transports. Elle devra donc intégrer dans ses réflexions une approche intermodale pour assumer ses deux missions : favoriser la croissance globale des trafics et veiller à l'absence de discrimination entre les acteurs.

Il convient donc de rappeler ces deux objectifs, en particulier à propos du contrôle des tarifs d'accès au réseau, fonction de régulation essentielle s'il en est.

Enfin, la Craf garantira le « bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire » d'après l'article 4 du projet de loi. Elle devra donc se prononcer sur l'ensemble des règles d'accès, récapitulées au sein du document de référence du réseau. Peu de gens connaissent ce document, bien qu'il constitue la clé de voûte des transports ferroviaires.

M. Francis Grignon, rapporteur. – La commission est favorable aux amendements n°35 rectifié *quinquies* et 39.

Elle est d'accord avec M. Haenel pour estimer que l'autorité régulatrice doit formuler un avis sur le document de référence du réseau. D'où son amendement n°13 rectifié, largement inspiré par le rapport remis par M. Haenel au Premier ministre.

Mieux vaut laisser l'Autorité libre d'apprécier quels sont, au sein de ce document hétérogène, les éléments dignes d'intérêt. Restons-en à l'amendement n°13 rectifié. Retrait ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis favorable à l'amendement n°13 rectifié. L'équité des politiques tarifaires est un bel objectif mais qu'advierait-il en cas d'avis négatif sur des tarifs parfaitement légaux qu'auront arrêtés des collectivités

locales ? Je ne suis pas favorable à l'amendement n°35 rectifié *quinquies* non plus qu'à l'amendement n°39 car le rôle de la Craf n'est pas de vérifier l'existence d'un socle des tarifications. Enfin, l'amendement n°65 rectifié *quater* est largement satisfait par celui de la commission ; il peut être retiré.

M. Hubert Haenel. – Mon amendement est en effet satisfait en tout ou partie par celui de la commission mais le rapporteur peut-il me confirmer que ce dernier va au-delà du mien ? Si tels en sont la lettre et l'esprit, je pourrai retirer le mien.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Je le confirme.

L'amendement n°65 rectifié quater est retiré.

L'amendement n°13 rectifié est adopté.

M. Michel Teston. – Ceux qui habitent tout près de la région Ile-de-France paient des tarifs beaucoup plus élevés. M. Maurey a cité le cas de l'Eure mais M. Sueur m'a dit qu'il y était également très attentif et l'on pourrait évoquer d'autres départements limitrophes. Nous sommes donc favorables à l'amendement n°35 rectifié *quinquies*.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Un peu de patience. Le Président de la République a confié à M. Christian Blanc une mission de réflexion. Cela fera l'objet d'une loi. Il est trop tôt pour définir la grande Ile-de-France par cet amendement qui serait un cavalier législatif.

L'amendement n°35 rectifié quinquies est adopté ainsi que l'amendement n°39.

M. le président. – Amendement n°64 rectifié *quater*, présenté par MM. Haenel, Beaumont, Cointat, Frassa, Trucy, Bécot, Bernard-Reymond et Braye, Mme Bruguière, MM. Carle, Detcheverry, Doublet, Ferrand, Gaillard, Guerry, Houel et Huré, Mme Keller, M. Laménié, Mme Lamure, MM. Laurent, Lefèvre, Legendre, du Luart, Martin, Mayet et Milon, Mme Papon, MM. Pinton et Pointereau, Mme Sittler, M. Trillard et Mme Troendle.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... - La Commission de régulation des activités ferroviaires approuve le programme d'investissements élaboré chaque année par le gestionnaire d'infrastructure et veille à la réalisation des investissements nécessaires à la régénération et au bon développement des réseaux et à leur accès transparent et non discriminatoire.

La Commission de régulation des activités ferroviaires ne peut refuser d'approuver le programme annuel d'investissements que pour des motifs tirés des missions qui lui ont été confiées par la loi.

M. Hubert Haenel. – Comme les autres autorités de régulation d'activité de réseau, celle-ci devrait approuver le programme d'investissement et ce d'autant plus que le gestionnaire du réseau ferré

national est en situation de quasi-monopole. Ce serait cohérent avec ce que j'ai dit sur l'article 2.

L'amendement n°123 n'est pas défendu.

M. Francis Grignon, rapporteur. – On ne peut fonder cette approbation du programme d'investissement sur les missions de l'Autorité. Avis défavorable.

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

L'amendement n°64 rectifié quater n'est pas adopté.

L'article 8, modifié, est adopté.

Article 9

I. - La Commission de régulation des activités ferroviaires se prononce sur toute réclamation, présentée par une entreprise ferroviaire, un opérateur de transport combiné, une autorité publique organisant un service de transport ferroviaire, un demandeur autorisé de capacité d'infrastructure ferroviaire ou tout demandeur d'autorisation de sécurité s'estimant victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire, en particulier :

1° Au contenu du document de référence du réseau ;

2° À la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et aux décisions afférentes ;

3° Au système de tarification, ainsi qu'au niveau et à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure empruntée ;

4° À l'exercice du droit d'accès au réseau, y compris la délivrance des autorisations en matière de sécurité ferroviaire ;

5° À la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services ;

6° À l'exécution des accords-cadres mentionnés aux VI et VII de l'article 17-1 de la loi du 30 décembre 1982 mentionnée ci-dessus ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;

7° À la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.

Sa décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque cela est nécessaire pour le règlement du différend, la commission fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au Journal officiel de la République française, sous réserve des secrets protégés par la loi.

En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, la commission peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas

échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

II. - Les décisions prises par la commission au titre du présent article sont susceptibles de recours en annulation ou en réformation dans un délai d'un mois à compter de leur notification. Ces recours relèvent de la compétence de la cour d'appel de Paris.

Le recours n'est pas suspensif. Toutefois, le sursis à exécution de la décision peut être ordonné par le juge, si celle-ci est susceptible d'entraîner des conséquences manifestement excessives ou s'il est survenu, postérieurement à sa notification, des faits nouveaux d'une exceptionnelle gravité.

Le pourvoi en cassation formé, le cas échéant, contre l'arrêt de la cour d'appel est exercé dans le délai d'un mois suivant la notification ou la signification de cet arrêt.

M. le président. – Amendement n°56, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Odette Terrade. – Nous nous opposons à ce que l'Autorité reçoive des pouvoirs exorbitants. Le rapporteur concède que l'article 9 va au-delà de la réglementation européenne, qui ouvre la procédure à tout préjudice lié à l'accès au réseau ferroviaire et suscitera des difficultés avec l'EPSF, auquel incombe une mission régalienne sensible. Cette grave dérive est risquée : la réglementation sera approuvée *a minima* pour des raisons de compétitivité, ainsi que le suggèrent déjà les amendements de MM. Nègre et Le Grand. Nous refusons que la concurrence libre et non faussée passe avant la sécurité. Nous refusons que l'Autorité, à laquelle on donne un pouvoir de réformation des décisions, reçoive des prérogatives de puissance publique et puisse en outre ordonner des astreintes. Juge et partie, elle aurait un pouvoir réglementaire, un pouvoir de décision et une fonction judiciaire, ce qui serait tout à fait contraire à la séparation des pouvoirs.

M. le président. – Amendement n°14, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Rédiger comme suit cet article :

I. - Toute personne s'estimant victime de la part de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de toute autre pratique ayant pour effet de restreindre abusivement l'accès au réseau ferroviaire peut, dans les délais de recours contentieux, solliciter pour avis l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. L'autorité ainsi saisie en informe sans délai l'EPSF qui lui fournit les informations utiles à l'instruction de la saisine. Elle dispose d'un délai maximum de deux mois, à compter de la réception de la saisine, pour formuler son avis, qu'elle peut publier. Le directeur général de

l'EPSF prend, au vu de cet avis, toute mesure qu'il juge nécessaire. Il notifie sa décision à l'auteur de la saisine et à l'autorité.

La saisine de l'autorité suspend les délais de recours à l'encontre de la décision de l'EPSF. Ces délais recommencent à courir à compter de la notification au demandeur de l'avis de l'autorité. L'autorité ne peut intervenir au titre des présentes dispositions lorsqu'une procédure est engagée devant une juridiction.

II. - Toute personne autorisée à demander des capacités d'infrastructures ferroviaire ou tout gestionnaire d'infrastructure peut saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires dès lors qu'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferroviaire et en particulier :

1° au contenu du document de référence du réseau ;

2° à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes ;

3° aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter en application de la tarification ferroviaire ;

4° à l'exercice du droit d'accès au réseau ;

5° à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services ;

6° à l'exécution des accords-cadres mentionnés aux VI et VII de l'article 17-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure ;

7° à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.

La décision de l'autorité, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Lorsque c'est nécessaire pour le règlement du différend, l'autorité fixe, de manière objective, transparente, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation. Sa décision est notifiée aux parties et publiée au Journal officiel, sous réserve des secrets protégés par la loi.

En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, l'autorité peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

III. - Les décisions prises par l'autorité au titre du II sont susceptibles de recours en annulation ou en réformation dans un délai d'un mois à compter de leur notification. Ces recours relèvent de la compétence de la cour d'appel de Paris.

Le recours n'est pas suspensif. Toutefois, le sursis à exécution de la décision peut être ordonné par le juge, si celle-ci est susceptible d'entraîner des conséquences manifestement excessives ou s'il est survenu, postérieurement à sa notification, des faits nouveaux d'une exceptionnelle gravité.

Le pourvoi en cassation formé, contre l'arrêt de la cour d'appel est exercé dans le délai d'un mois suivant la notification ou la signification de cet arrêt.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Nous réécrivons totalement l'article. Le I évitera les empiètements sur les compétences de l'EPSF et le II reprend les pouvoirs de l'Autorité en levant toutes les ambiguïtés sur les péages. Elle n'a pas à dire s'ils sont bons ou mauvais mais s'ils sont respectés.

Le sous-amendement n°81 n'est pas soutenu.

M. le président. – Sous-amendement n°102 rectifié à l'amendement n°14 de M. Grignon, au nom de la commission, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Compléter le sixième alinéa (5°) du II de l'amendement n° 14 par les mots :

y compris les gares

M. Roland Courteau. – L'autorité de régulation doit pouvoir se prononcer sur les litiges portant sur l'accès aux gares.

L'amendement n°140 n'est pas soutenu.

M. Jean-Paul Émorine. – Je le reprends.

M. le président. – Sous-amendement n°140 rectifié à l'amendement n°14 de M. Grignon, au nom de la commission, présenté par M. Émorine.

Au début du III de l'amendement n° 14, ajouter un alinéa ainsi rédigé :

L'autorité se prononce dans un délai de deux mois maximum à compter de la réception de l'ensemble des pièces utiles à l'instruction.

M. Jean-Paul Émorine. – Selon la directive, l'autorité de régulation doit se prononcer dans les deux mois à compter de la réception des pièces nécessaires à l'instruction du dossier. Ce délai doit figurer dans la loi.

M. le président. – Amendement n°121 rectifié, présenté par MM. Revet, Detcheverry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles, Mme Rozier, M. Le Grand et Mme Henneron.

Dans le premier alinéa du I de cet article, après les mots :

présentée par

insérer les mots :

un gestionnaire d'infrastructure,

et après les mots :
ou de tout autre préjudice liés
insérer le mot :
notamment

M. Charles Revet. – Les gestionnaires d'infrastructures doivent eux aussi pouvoir saisir la commission de régulation, notamment dans deux cas : lorsque deux d'entre eux sont en litige et lorsque l'un d'eux souhaite mettre en cause une décision de l'EPSF.

M. le président. – Amendement n°101, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Dans le premier alinéa du I de cet article, après les mots :

présentée par

insérer les mots :

un gestionnaire d'infrastructure,

M. Michel Teston. – Nous avons un souci d'équité. Les gestionnaires d'infrastructure, RFF ou gestionnaires transitoires, plutôt négligés dans ce texte, doivent pouvoir saisir la commission de régulation.

L'amendement n°128 n'est pas soutenu.

M. le président. – Amendement n°129 rectifié, présenté par MM. Revet, Detchevry, Pierre, Beaumont, Détraigne, Bizet, Pointereau, Bécot et Gilles, Mme Rozier, M. Le Grand et Mme Henneron.

Compléter le sixième alinéa (5°) du I de cet article par les mots :

y compris les gares

M. Charles Revet. – Il est défendu.

M. le président. – Amendement n°75, présenté par Mme N. Goulet.

Dans le premier alinéa du II de cet article, remplacer les mots :

cour d'appel de Paris

par les mots :

cour d'appel compétente en fonction du lieu d'exploitation concerné par la réclamation ou le domicile du demandeur

Mme Nathalie Goulet. – La cour d'appel de Paris est surchargée ; les délais risquent de ne pas être respectés.

M. le président. – Amendement n°76, présenté par Mme N. Goulet.

Après le premier alinéa du II de cet article, insérer un alinéa ainsi rédigé :

La procédure d'appel des décisions de la Commission de régulation des activités ferroviaires est dispensée du ministère d'avoué près la cour d'appel.

Mme Nathalie Goulet. – Je ne vois pas l'intérêt d'augmenter les frais et les délais de la procédure.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n°56, qui prive l'autorité de régulation de tout pouvoir de règlement des litiges. Avis favorable aux sous-amendements n°102 rectifié et 140 rectifié. L'amendement n°121 rectifié est largement satisfait par l'amendement de la commission.

Les amendements n°121 rectifié et 101 sont retirés.

M. Francis Grignon, rapporteur. – L'avis favorable de la commission au sous-amendement n°102 rectifié satisfait l'amendement n°129 rectifié.

L'amendement n°129 rectifié est retiré.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Je ne vois pas pourquoi on dérogerait en l'espèce à la règle qui voit la cour d'appel de Paris compétente pour toutes les autorités du même type. L'expérience de la cour sera particulièrement utile à la jeune autorité de régulation des activités ferroviaires. Avis défavorable à l'amendement n°75 ; même avis à l'amendement n°76.

L'amendement n°75 est retiré.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis défavorable à l'amendement n°56, favorable à l'amendement n°14 comme aux sous-amendements n°102 rectifié et 140 rectifié. Avis défavorable à l'amendement n°76.

L'amendement n°56 n'est pas adopté.

Le sous-amendement n°102 rectifié est adopté, ainsi que le sous-amendement n°140 rectifié.

L'amendement n°14, sous-amendé, est adopté et devient l'article 9.

L'amendement n°76 devient sans objet.

Article 10

I. - La Commission de régulation des activités ferroviaires peut, soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, d'une organisation professionnelle ou de toute autre personne concernée, sanctionner les manquements qu'elle constate de la part des acteurs du secteur du transport ferroviaire, dans les conditions suivantes :

1° En cas de manquement d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire aux obligations lui incombant, au titre de l'accès au réseau ou de son utilisation, et notamment en cas de méconnaissance par un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire d'une règle édictée par la commission en application de l'article 7 ou d'une décision prise par elle en application des III et IV de l'article 8, la commission met en demeure l'organisme intéressé de se

conformer à ses obligations dans un délai qu'elle détermine. Elle peut rendre publique cette mise en demeure.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, la commission peut prononcer à son encontre, en fonction de la gravité du manquement :

a) Une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire pour une durée n'excédant pas un an ;

b) Une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés, sans pouvoir excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos réalisé en France, porté à 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation. À défaut d'activité permettant de déterminer ce plafond, le montant de la sanction ne peut excéder 150 000 €, porté à 375 000 € en cas de nouvelle violation de la même obligation. Si le manquement a déjà fait l'objet d'une sanction pécuniaire au titre des dispositions des articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-5 du code de commerce, la sanction pécuniaire éventuellement prononcée par la commission est limitée de sorte que le montant global des sanctions pécuniaires ne dépasse pas le montant le plus élevé de l'une des sanctions encourues.

Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine ;

2° Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé dans les délais requis à une décision prise par la commission en application de l'article 9 après mise en demeure de remédier au manquement constaté, restée sans effet ;

3° En cas de manquement soit d'un gestionnaire d'infrastructure, soit d'une entreprise ferroviaire, soit d'une autre entreprise exerçant une activité dans le secteur du transport ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations prévues à l'article 15 ou à l'obligation de donner accès à leur comptabilité, ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales prévues au même article, la commission met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai qu'elle détermine.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai fixé ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, la commission peut prononcer à son encontre les sanctions prévues au 1°.

II. - Les manquements sont constatés par les agents de la commission habilités par le président et font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que les sanctions maximales encourues, sont notifiés à la personne concernée.

L'instruction et la procédure devant la commission sont contradictoires. Les sanctions sont prononcées après que la personne concernée a reçu notification des griefs, a été mise à même de consulter le dossier établi par les services de la commission et invitée à présenter ses observations

écrites et orales. Elle peut être assistée de la personne de son choix.

Sauf dans les cas où la communication ou la consultation de documents est nécessaire à la procédure ou à l'exercice de leurs droits par la ou les parties mises en cause, le président de la commission peut refuser la communication ou la consultation de pièces ou de certains éléments contenus dans ces pièces dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi. Les pièces considérées sont retirées du dossier ou certaines de leurs mentions occultées.

Dans les cas où la communication ou la consultation de ces documents dont la divulgation porterait atteinte à un secret protégé par la loi est nécessaire à la procédure ou à l'exercice des droits d'une ou plusieurs des parties, ces documents sont versés en annexe confidentielle au dossier et ne sont communiqués qu'à la ou aux parties mises en cause pour lesquelles ces pièces ou éléments sont nécessaires à l'exercice de leurs droits.

Est punie des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal, la divulgation par l'une des parties des informations concernant une autre partie ou un tiers et dont elle n'a pu avoir connaissance qu'à la suite des communications ou consultations auxquelles il a été procédé.

Le collège siège à huis clos. Les parties peuvent être présentes, demander à être entendues et se faire représenter ou assister.

Le collège délibère sur les affaires dont il est saisi hors la présence des agents ayant constaté les manquements et de ceux ayant établi le dossier d'instruction.

Les décisions de sanction sont notifiées aux parties intéressées et publiées au Journal officiel de la République française. Elles peuvent faire l'objet d'un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'État. Le recours contre des sanctions pécuniaires a un caractère suspensif.

La commission ne peut être saisie de faits remontant à plus de cinq ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.

III. - La Commission de régulation des activités ferroviaires adopte et publie un règlement intérieur précisant ses modalités d'instruction et de procédures ainsi que ses méthodes de travail.

IV. - L'article L. 311-4 du code de justice administrative est ainsi modifié :

Après le 9°, il est inséré un 10° ainsi rédigé :

« 10° De l'article 10 de la loi n° du..... relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports contre les décisions de sanction prises par la Commission de régulation des activités ferroviaires. »

M. le président. – Amendement n°15, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Dans le premier aliéna du I de cet article, après les mots :

organisation professionnelle

insérer les mots :

, d'un gestionnaire d'infrastructure

M. Francis Grignon, rapporteur. – Les gestionnaires d'infrastructure doivent avoir accès à l'autorité de régulation en cas de manquement aux règles relatives à l'accès au réseau ; ils seraient les premiers lésés par une limitation de la concurrence.

M. le président. – Sous-amendement n°146 à l'amendement n°15 de M. Grignon, au nom de la commission, présenté par M. Maurey et les membres du groupe UC.

Compléter le dernier alinéa de l'amendement n° 15 par les mots :

, d'une entreprise ferroviaire

M. Hervé Maurey. – Il en va de même pour les entreprises ferroviaires.

M. le président. – Amendement n°103, identique à l'amendement n°15, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

M. Michel Teston. – Même objectif qu'aux amendements n°100 et 101 : nous apportons des garanties aux gestionnaires d'infrastructure.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Avis favorable au sous-amendement n°146, la précision est utile. Même avis à l'amendement n°103.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis favorable à l'amendement n°15 comme au sous-amendement n°146 ; l'amendement n°103 sera alors satisfait.

Le sous-amendement n°146 est adopté.

L'amendement n°15, sous-amendé, est adopté, ainsi que l'amendement identique n°103.

M. le président. – Amendement n°38, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Dans le premier alinéa de cet article, après le mot :

professionnelle

insérer les mots :

ou syndicale représentatives du personnel

M. Michel Billout. – L'article confère à l'autorité de régulation, en lieu et place du ministre des transports, des pouvoirs importants de sanction.

Il prévoit, en son I, que l'Araf pourra être saisie par une « organisation professionnelle » ou « toute autre personne concernée ». Précisons clairement que cette possibilité est offerte aux organisations syndicales représentatives des salariés.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Soit les auteurs de l'amendement craignent que le terme d'organisation professionnelle ne recouvre pas les syndicats de salariés, ce qui n'est aucunement le cas, soit ils cherchent à priver les organisations représentatives d'entreprises, comme l'Union des transports publics et ferroviaires, de la possibilité de saisine, ce qui serait contraire à l'esprit de la loi. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis défavorable.

L'amendement n°38 n'est pas adopté.

L'article 10, modifié, est adopté.

L'article 11 est adopté, ainsi que l'article 12 et l'article 13.

Article 14

La Commission de régulation des activités ferroviaires propose au ministre chargé des transports et au ministre chargé du budget, lors de l'élaboration du projet de loi de finances, les crédits nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables à la gestion de ses crédits.

La commission perçoit, le cas échéant, des rémunérations pour services rendus.

Le président de la commission est ordonnateur des recettes et des dépenses.

La commission est soumise au contrôle de la Cour des comptes.

M. le président. – Amendement n°16, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

I. - Rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose de l'autonomie financière. Elle perçoit le produit du droit fixe établi au II du présent article. La loi du 10 août 1922 relative à l'organisation du contrôle des dépenses engagées ne lui est pas applicable.

II. Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

II. - Il est institué, à compter du 1^{er} janvier 2009, un droit fixe dû par les personnes gérant des infrastructures ferroviaires relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. Le montant de ce droit est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'autorité.

Ce droit comprend, selon le cas :

a) une part du produit des redevances d'utilisation perçues par les gestionnaires d'infrastructures du réseau ferré national dans la limite de 5 millièmes de ce produit ;

b) une somme proportionnelle au nombre de kilomètres de lignes gérées par les personnes autres que celles

mentionnées au a), dans la limite de 200 euros par kilomètre.

Ce droit est déclaré et acquitté par les personnes précitées dans les mêmes conditions que celles prévues pour le droit de sécurité institué par l'article 3 de la loi n° 2006-10 du 10 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports auprès du comptable compétent pour le recouvrement des taxes sur le chiffre d'affaires dues par les non-résidents membres de l'Union européenne. Celui-ci reverse tous les mois à l'Autorité, l'intégralité du produit du droit fixe collecté.

Ce droit est constaté et recouvré dans les mêmes délais et sous les mêmes garanties et sanctions que celles applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Assurons à l'Araf un financement pérenne et indépendant du budget de l'État, conformément à la demande de la Commission européenne, en instituant une contribution des gestionnaires d'infrastructures à proportion de leurs recettes et de leur activité, y compris sur les lignes hors réseau ferré national, comme les ports.

Mme Nathalie Goulet. – L'Araf a bien de la chance ! Si les communes pouvaient lui être rattachées... (*Sourires*)

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Le Gouvernement, je l'avais indiqué, désire que l'Araf soit financée, comme les autres autorités indépendantes, par le budget de l'État. En outre, l'amendement pose la question de la TVA. La commission pourrait-elle le retirer afin que nous trouvions une rédaction commune au cours de la navette ?

M. Francis Grignon, rapporteur. – L'Autorité de contrôle des assurances et des mutuelles est déjà financée par un tel mécanisme, que nous estimons indispensable pour assurer l'indépendance de l'autorité de régulation. L'amendement est donc maintenu.

M. Michel Billout. – Assurer l'autonomie financière de l'Araf en ponctionnant les recettes que RFF tire des péages, comme le propose la commission, va à l'encontre du développement d'une politique ambitieuse de transport d'autant que le produit maximal du droit est fixé à pas moins de 14 millions ! Quand les besoins en matière d'infrastructures ferroviaires sont criants, le rapport de l'École polytechnique de Lausanne ainsi que les conclusions de la mission sénatoriale y ont largement insisté, l'urgence est de doter RFF de nouvelles marges de manœuvre plutôt que le priver de ressources, au risque qu'il revoie une nouvelle fois sa politique de péage à la hausse. Nous voterons contre l'amendement.

L'amendement n°16 est adopté.

L'article 14, modifié, est adopté.

Article 15

I. - Pour l'accomplissement de ses missions, la Commission de régulation des activités ferroviaires dispose d'un droit d'accès à la comptabilité des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales nécessaires.

Elle peut recueillir toutes les informations utiles auprès des autorités administratives, de l'établissement public de sécurité ferroviaire, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires, ainsi qu'auprès des autres entreprises intervenant sur le marché des transports ferroviaires. Elle peut également entendre toute personne dont l'audition lui paraît susceptible de contribuer à son information.

Les agents de la commission habilités par le président procèdent aux enquêtes nécessaires à l'accomplissement des missions confiées à la commission. Le président désigne toute personne compétente pour réaliser, le cas échéant, une expertise.

Les enquêtes donnent lieu à procès-verbal. Un double en est transmis dans les cinq jours aux parties intéressées.

Les agents habilités de la commission reçoivent, à leur demande, communication des documents comptables et factures, de toute pièce ou document utile, en prennent copie, et recueillent, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications propres à l'accomplissement de leur mission.

II. - Les agents habilités de la commission ont accès entre huit et vingt heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité professionnelle est en cours, aux locaux, lieux, installations et matériels de transport, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs désignés par le président de la commission et procéder à des visites conjointes avec des agents appartenant aux services de l'État ou de ses établissements publics.

M. le président. – Amendement n°17, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Dans la première phrase du deuxième alinéa du I de cet article, remplacer les mots :

autorités administratives

par les mots :

services de l'Etat et des autorités organisant des services de transport ferroviaire

L'amendement de précision, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°18, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Dans la première phrase du II de cet article, après les mots :

matériels de transport

insérer les mots :

relevant des gestionnaires d'infrastructures et des entreprises mentionnées au deuxième alinéa du I

M. Francis Grignon, rapporteur. – Nous comblons une lacune du texte.

L'amendement n°18, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 15, modifié, est adopté.

Article 16

I. - En dehors de ces cas ou lorsque cet accès leur est refusé, les agents habilités ne peuvent procéder aux visites en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de pièces et de documents, dans le cadre d'enquêtes demandées par la Commission de régulation des activités ferroviaires, que sur autorisation judiciaire, donnée par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Le ministère d'avocat n'est alors pas obligatoire. Lorsque ces locaux sont situés dans le ressort de plusieurs juridictions et qu'une action simultanée doit être menée dans chacun d'eux, la requête peut être portée auprès de l'une de ces juridictions.

Le juge vérifie que la demande d'autorisation qui lui est soumise est fondée ; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la visite.

La visite et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Lorsqu'elles ont lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire, pour exercer ce contrôle, au juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.

Le juge peut, s'il l'estime utile, se rendre dans les locaux pendant l'intervention.

Il peut, à tout moment, décider la suspension ou l'arrêt de la visite.

L'ordonnance mentionnée au premier alinéa est exécutoire au seul vu de la minute.

L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite, à l'occupant des lieux ou à son représentant qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal prévu au III. En l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'ordonnance est notifiée, après la visite, par lettre recommandée avec avis de réception. La notification est réputée faite à la date de réception figurant sur l'avis.

À défaut de réception, il est procédé à la signification de l'ordonnance par acte d'huissier de justice. Le délai et la voie de recours sont mentionnés dans l'ordonnance.

L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, cet appel doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé ou, à compter du 1^{er} janvier 2009, par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter soit de la remise, soit de la réception, soit de la signification de l'ordonnance. Cet appel n'est pas suspensif.

Le greffe du tribunal de grande instance transmet sans délai le dossier de l'affaire au greffe de la cour d'appel où les parties peuvent le consulter.

L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation, selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

II. - La visite, qui ne peut commencer avant six heures ou après vingt-et-une heures, est effectuée en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant.

Les enquêteurs, l'occupant des lieux ou son représentant ainsi que l'officier de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

Les inventaires et mises sous scellés sont réalisés conformément à l'article 56 du code de procédure pénale.

III. - Un procès-verbal relatant les modalités et le déroulement de l'opération et consignait les constatations effectuées est dressé sur-le-champ par les agents enquêteurs. Un inventaire des pièces et documents saisis lui est annexé s'il y a lieu. Le procès-verbal et l'inventaire sont signés par les agents enquêteurs et par l'officier de police judiciaire ainsi que par l'occupant des lieux ou son représentant ; en cas de refus de signer, mention en est faite au procès-verbal.

Si l'inventaire sur place présente des difficultés, les pièces et documents saisis sont placés sous scellés. L'occupant des lieux ou son représentant est avisé qu'il peut assister à l'ouverture des scellés qui a lieu en présence de l'officier de police judiciaire ; l'inventaire est alors établi.

Les originaux du procès-verbal et de l'inventaire sont, dès qu'ils ont été établis, adressés au juge qui a autorisé la visite ; une copie de ces mêmes documents est remise à l'occupant des lieux ou à son représentant.

Les pièces et documents saisis sont restitués à l'occupant des locaux dans les six mois de la visite ; toutefois, lorsque des poursuites pénales sont engagées, leur restitution est autorisée par l'autorité judiciaire compétente.

Le procès-verbal et l'inventaire mentionnent le délai et la voie de recours.

Le premier président de la cour d'appel connaît des recours contre le déroulement des opérations de visite ou de saisie. Les parties ne sont pas tenues de constituer avoué.

Suivant les règles prévues par le code de procédure civile, ce recours doit être exclusivement formé par déclaration

remise ou adressée, par pli recommandé ou, à compter du 1^{er} janvier 2009, par voie électronique, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception soit du procès-verbal, soit de l'inventaire. Ce recours n'est pas suspensif.

L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles prévues par le code de procédure civile. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

M. le président. – Amendement n°19, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Dans la première phrase du dixième alinéa du I de cet article, supprimer les mots :

, à compter du 1^{er} janvier 2009,

M. Francis Grignon, rapporteur. – Nous supprimons une précision inutile.

L'amendement n°19, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°20 rectifié, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

I. - Compléter le premier alinéa du II de cet article par une phrase ainsi rédigée :

En cas d'impossibilité, l'officier de police judiciaire requiert deux témoins choisis en dehors des personnes relevant de son autorité ou de celle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

II. - Dans la dernière phrase du premier alinéa du III de cet article, remplacer les mots :

ainsi que par l'occupant des lieux ou son représentant par les mots :

ainsi que par les personnes mentionnées au premier alinéa du II

M. Francis Grignon, rapporteur. – Les visites domiciliaires et saisies en l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant doivent, comme le prévoit le code de procédure pénale, se dérouler en présence de témoins extérieurs. Nous réparons cet oubli.

L'amendement n°20 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°21, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Supprimer le dernier alinéa du II de cet article.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Il s'agit de supprimer des dispositions redondantes avec celles qui figurent au deuxième alinéa du III de l'article. De surcroît, la référence à l'article 56 du code de procédure pénale n'est pas pertinente puisque cet article vise la procédure civile.

L'amendement n°21, acceptée par le Gouvernement, est adopté.

M. le président. – Amendement n°22, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa du III de cet article, supprimer les mots :

, à compter du 1^{er} janvier 2009,

M. Francis Grignon, rapporteur. – Même objet que l'amendement n°19.

L'amendement n°22, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 16, modifié, est adopté.

Article additionnel

M. le président. – Amendement n°23, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Après l'article 16, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Sont qualifiés pour procéder, dans l'exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des manquements aux obligations résultant des dispositions du présent titre et des textes pris pour son application, les agents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires mentionnés à l'article 15, habilités par le président de la commission et assermentés dans des conditions similaires à celles applicables aux agents de la Commission de régulation de l'énergie.

Lorsque le président de la commission désigne des personnes pour réaliser un rapport d'expertise ou des experts extérieurs pour assister dans leurs enquêtes les agents habilités de la commission, il veille, si les intéressés ne sont pas inscrits sur une liste d'experts judiciaires, à ce qu'ils soient assermentés dans les mêmes conditions.

Le Procureur de la République est préalablement informé des opérations d'enquête envisagées en application du III de l'article 15 et de l'article 16.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Pour plus de lisibilité, la commission préfère déplacer les dispositions du paragraphe III de l'article 17 après l'article 16.

L'amendement n°23, accepté par le Gouvernement, est adopté et devient article additionnel.

Article 17

I. - *Le fait de s'opposer de quelque façon que ce soit à l'exercice des fonctions dont les agents de la Commission sont chargés en application des articles 15 et 16, ou de refuser de leur communiquer les éléments mentionnés à ce même article est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.*

Les personnes physiques coupables des infractions prévues à l'alinéa précédent encourrent également les peines complémentaires suivantes :

1° La fermeture temporaire ou à titre définitif de l'un, de plusieurs, ou de l'ensemble des établissements de l'entreprise appartenant à la personne condamnée ;

2° L'interdiction d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, suivant les modalités prévues par l'article 131-27 du code pénal ;

3° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal.

II. - Les personnes morales reconnues pénalement responsables de l'infraction définie au I encourent, outre l'amende, les peines suivantes :

1° La fermeture temporaire, pour une durée de cinq ans au plus, ou à titre définitif de l'un, de plusieurs, ou de l'ensemble des établissements de l'entreprise appartenant à la personne condamnée ;

2° L'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, d'exercer directement ou indirectement l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise ;

3° L'affichage ou la diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues par l'article 131-35 du code pénal.

Lorsque la Commission de régulation des activités ferroviaires a prononcé une sanction pécuniaire devenue définitive avant que le juge pénal ait statué définitivement sur les mêmes faits ou des faits connexes, celui-ci peut ordonner que la sanction pécuniaire s'impute sur l'amende qu'il prononce. Cette imputation est de droit lorsque la sanction pécuniaire prononcée par la commission correspond à l'un des plafonds prévus au b du 1° du I de l'article 10.

III. - Sont qualifiés pour procéder, dans l'exercice de leurs fonctions, à la recherche et à la constatation des infractions au présent titre, les agents de la Commission de régulation des activités ferroviaires mentionnés à l'article 15, habilités par le président, et assermentés dans des conditions similaires à celles applicables aux agents de la Commission de régulation de l'énergie.

Les infractions pénales prévues au présent titre sont constatées par des procès-verbaux qui sont adressés, sous peine de nullité, dans les cinq jours qui suivent leur clôture, au Procureur de la République. Une copie en est remise dans le même délai à l'intéressé. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

Le Procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations.

M. le président. – Amendement n°24, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Dans le premier alinéa du I de cet article, remplacer les mots :

des articles 15 et

par les mots :

de l'article

M. Francis Grignon, rapporteur. – Le dispositif sanctionnant les entraves au droit d'enquête de l'Araf prévu à cet article, rigoureusement identique à celui prévu pour la CRE, n'a jamais été appliqué. En conséquence, nous suggérons de restreindre son application aux entraves définies à l'article 16.

L'amendement n°24, accepté par le Gouvernement, est adopté.

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

Supprimer le dernier alinéa du II de cet article.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Amendement de conséquence.

L'amendement n°25, accepté par le Gouvernement, est adopté.

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

Supprimer le III de cet article.

M. Francis Grignon, rapporteur – Coordination avec l'amendement n°23.

L'amendement n°26, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 17, modifié, est adopté, ainsi que l'article 18 et l'article 19.

Article 20

I. - La Commission de régulation des activités ferroviaires peut être consultée par les juridictions sur les pratiques relevées dans les affaires dont elles sont saisies et entrant dans le champ de compétence de la commission ainsi que sur des affaires dont cette dernière a eu à connaître. Le cours de la prescription est suspendu, le cas échéant, par la consultation de la commission.

Les juridictions adressent à la commission copie du jugement portant sur les affaires pour lesquelles elles l'ont consultée.

II. - Lorsque la commission a connaissance de faits qui lui paraissent de nature à justifier des poursuites pénales, elle adresse le dossier au Procureur de la République. Cette transmission interrompt la prescription de l'action publique.

III. - La prescription est également interrompue lorsque les faits visés dans la saisine font l'objet d'un acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction par la Commission européenne ou par une autorité de régulation ferroviaire d'un autre État membre de l'Union européenne.

IV. - Les juridictions d'instruction et de jugement peuvent communiquer à la commission, sur sa demande, les

procès-verbaux ou rapports d'enquête ayant un lien direct avec des faits dont la commission est saisie.

M. le président. – Amendement n°142, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Dans la seconde phrase du premier alinéa du I de cet article, supprimer les mots :

, le cas échéant,

L'amendement de précision, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 20, modifié, est adopté, ainsi que l'article 21.

Article 22

I. - L'article 21-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est abrogé ;

2° Au troisième alinéa, les mots : « le contenu de la convention, les modalités de règlement des litiges » sont remplacés par les mots : « le contenu de la convention et les modalités de règlement des litiges » et les mots : « ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre chargé des transports tranche les différends relatifs à l'attribution des sillons ferroviaires » sont supprimés.

II. - Les dispositions du présent titre entrent en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui de sa publication au Journal officiel de la République française.

M. le président. – Amendement n°27, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Supprimer le II de cet article.

L'amendement de coordination, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 22, modifié, est adopté.

Article additionnel

M. le président. – Amendement n°28 rectifié, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Après l'article 22, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les dispositions des articles 8 et 9 du présent titre ainsi que celles de l'article 22 entrent en vigueur le premier jour du cinquième mois suivant la promulgation de la présente loi.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Nous déplaçons les dispositions du I de l'article 22 afin que l'Araf puisse exister juridiquement dès la promulgation de la loi, sans attendre la publication au *Journal Officiel*.

L'amendement n°28 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté et devient article additionnel.

Article 23

I. - À compter de l'entrée en vigueur de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006 entre la République française et la République italienne, l'article L. 153-7 du code de la voirie routière est ainsi rédigé :

« Art. L. 153-7. - Les conditions d'exploitation du tunnel routier sous le Mont-Blanc font l'objet de la convention signée à Lucques le 24 novembre 2006, entre la République française et la République italienne, dont l'approbation a été autorisée par la loi n° 2008-575 du 19 juin 2008, publiée au Journal officiel de la République française le 20 juin 2008. ».

II. - La concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute Blanche A 40, entre Chatillon-de-Michaille et Le Fayet, de l'autoroute A 411 entre la frontière suisse à Gaillard et Annemasse et de l'autoroute A 401 entre Saint-Julien-en-Genevois et le raccordement à la route suisse RN 1a prendra fin le 31 décembre 2050. Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant.

III. - Pour assurer la continuité de l'exploitation du réseau routier national entre l'autoroute A 40 et le tunnel du Mont-Blanc, la route nationale RN 205, se situant entre l'échangeur A 40/RN 205, au droit de Le Fayet, et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc, est intégrée à l'assiette de la concession mentionnée au II. Les modalités techniques et financières de cette intégration font l'objet d'un avenant qui prévoira une participation du concessionnaire aux travaux d'aménagement de cet itinéraire.

IV. - Pour les besoins de la mise en sécurité du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, l'article 5 du cahier des charges annexé à la convention passée entre l'État et la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession d'exploitation et d'entretien de cet ouvrage est rédigé comme suit : « La concession prendra fin le 31 décembre 2068 ». Les autres modifications apportées à la convention et au cahier des charges font l'objet d'un avenant.

M. le président. – Amendement n°104, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés.

Supprimer cet article.

M. Roland Courteau. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°143, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Dans la première phrase du II de cet article, supprimer le mot :

Blanche

M. Francis Grignon, rapporteur. – Rédactionnel.

M. le président. – Amendement n°57, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer le III de cet article.

Mme Mireille Schurch. – Cet article concède pour la première fois un tronçon de route nationale en invoquant l'argument spécieux de la continuité d'exploitation. *Quid* de la continuité entre ce tronçon et le réseau routier non concédé ? Cet argument avait déjà été repoussé lorsque les sociétés concessionnaires d'autoroutes avaient réclamé l'adossement des bretelles d'accès.

L'allongement de la durée des concessions n'est-il pas une compensation suffisante ? A-t-on besoin de privatiser les tronçons nationaux ? Nous redoutons qu'une telle disposition soit étendue à d'autres tronçons du réseau national...

Un avenant, dont nous ne connaissons pas les termes, est censé garantir la gratuité pour les usagers locaux. Si c'est vraiment le cas, autant le spécifier dans la loi ! Cette portion, construite grâce à nos efforts collectifs, sera exploitée pour le bénéfice de capitaux privés. Nous refusons ce démantèlement de la propriété publique.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Le regroupement de l'autoroute, du tunnel du Mont-Blanc et du tronçon routier reliant les deux permettra une gestion plus cohérente de l'ensemble. Avis défavorable à l'amendement n°104, ainsi qu'à l'amendement n°57.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous avons entrepris de lourds travaux au tunnel du Mont-Blanc. Une cérémonie en mémoire des victimes de la catastrophe s'y tiendra prochainement. Pour le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines -cher au Président Poncelet- la durée des travaux a conduit à augmenter la durée de la concession.

La portion de route nationale forme un ensemble cohérent avec le tunnel. Il s'agit d'agir vite, et de préserver la gratuité pour les usagers locaux. Nous menons une opération de même nature sur la route Centre-Europe-Atlantique, en concertation avec les élus ; le président Emorine s'y est beaucoup investi et je tiendrai une réunion de concertation à Paray-le-Monial. Avis défavorable à l'amendement n°104, favorable à l'amendement n°143, défavorable à l'amendement n°57.

L'amendement n°104 n'est pas adopté.

L'amendement n°143 est adopté.

L'amendement n°57 n'est pas adopté.

L'article 23, modifié, est adopté.

Articles additionnels

M. le président. – Amendement n°133, présenté par le Gouvernement.

A. - Après l'article 23, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'article 6-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi rédigé :

« I. - L'activité de cabotage routier de marchandises est subordonnée à la réalisation préalable d'un transport routier international. A cette condition, elle peut être pratiquée à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui établi dans un État partie à l'Espace économique européen et titulaire d'une licence communautaire, aux fins de rationalisation du transport international aux plans économique, énergétique et environnemental, sous réserve des dispositions transitoires prévues par les traités d'adhésion en matière de cabotage routier de marchandises.

« Lorsque le transport international est à destination du territoire français, le cabotage routier est autorisé, après déchargement des marchandises, dans la limite de trois opérations sur le territoire français. Ces trois opérations de cabotage doivent être achevées dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international. Le cabotage doit être réalisé avec le même véhicule que celui qui a servi au transport international ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, avec le même véhicule moteur.

« Lorsque le transport routier international n'a pas pour destination le territoire français, il ne peut être effectué qu'une seule opération de cabotage sur le territoire français, dans le délai maximum de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national. Cette opération de cabotage doit être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

« Tout véhicule effectuant en France une opération de cabotage routier de marchandises doit être accompagné des documents permettant de justifier du respect des dispositions qui précèdent. Ces documents attestent du transport international préalable auquel cette activité est subordonnée ainsi que de chaque opération de cabotage réalisée. » ;

2° Après le I, sont insérés deux paragraphes ainsi rédigés :

« *I bis.* - Dans le cas de services occasionnels, un véhicule utilisé par une entreprise de transport de personnes non résidente, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par le règlement (CE) n° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre, ne peut rester sur ce territoire plus de trente jours consécutifs, ni plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois.

« *I ter.* - Le contrôle de l'activité de cabotage routier prévue aux I et *I bis* s'effectue notamment au regard des données d'activité enregistrées par l'appareil de contrôle

prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985. »

II. - L'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 de finances pour l'exercice 1952 est ainsi modifié :

1° Le dernier alinéa du I est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ils peuvent se faire présenter tous documents relatifs aux transports effectués, notamment pour le contrôle du cabotage. » ;

2° Au dernier alinéa du II, le montant : « 7 500 euros » est remplacé par le montant : « 15 000 euros » et les mots : « avec un véhicule demeurant sur le territoire national plus de trente jours consécutifs ou plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois » sont remplacés par les mots : « en contrevenant aux conditions fixées par les I et I bis de l'article 6-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ».

III. - Le 12° de l'article 13 de l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail (partie législative) est abrogé.

IV - Un décret en Conseil d'État détermine les conditions particulières d'application de l'article L. 1262-4 du code du travail aux salariés des entreprises de transport routier ou fluvial établies hors de France qui, à la demande de leur employeur, exécutent des opérations de cabotage sur le sol français pendant une durée limitée.

B. - En conséquence, faire précéder cet article d'une division additionnelle ainsi rédigée :

Titre ...

Du transport routier de marchandises

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Cet amendement fait suite à la décision du conseil des ministres de l'Union européenne sur l'ouverture du transport routier, adoptée à l'unanimité le 13 juin dernier. La France avait alors insisté pour encadrer le cabotage, en prévoyant des sanctions dissuasives. L'Allemagne et l'Espagne ont déjà appliqué ces dispositions, qui répondent à une attente des transporteurs, alors que notre pays est par nature le pays du cabotage

M. le président. – Amendement n°134, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 23, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Après le deuxième alinéa de l'article 113-6 du code pénal, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Elle est applicable aux infractions aux dispositions du règlement CE n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route commises dans un autre État membre de l'Union européenne et constatées en France, sous réserve des dispositions de l'article 692

du code de procédure pénale ou de la justification d'une sanction administrative qui a été exécutée ou ne peut plus être mise à exécution. »

II. - À l'article 689 du code de procédure pénale, après les mots : « convention internationale », sont insérés les mots : « ou un acte pris en application du Traité instituant les Communautés européennes ».

III. - Après l'article 689-10 du même code, il est inséré un article 689-11 ainsi rédigé :

« Art. 689-11. - Pour l'application du règlement CE n°561/2006 du parlement européen et du conseil du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 toute personne coupable d'infractions au temps de conduite et de repos au sens du chapitre II du règlement commises dans un État de l'Union européenne. »

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Cet amendement transpose une disposition relative à l'harmonisation de la législation sociale. Tout État membre de l'Union doit pouvoir sanctionner une entreprise ou un conducteur pour toute infraction à la législation sociale des transports par route constatée sur son territoire, même si celle-ci a été commise dans un autre État membre.

Nous n'avons pas encore obtenu des sanctions transfrontalières au niveau européen, mais de nombreux accords bilatéraux sont d'ores et déjà en œuvre. Il en va de la bonne organisation économique et sociale du transport routier.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Favorable à l'amendement n°133, ainsi qu'à l'amendement n°134. Nous avions publié il y a deux ans un rapport sur le risque de concurrence sociale de l'Europe élargie -c'était l'époque du fameux plombier polonais !

M. Michel Teston. – Oui à un meilleur encadrement du cabotage routier, mais il faut être tout aussi rigoureux pour le cabotage ferroviaire ! Avons-nous pris suffisamment de précautions ? M. le ministre craint les foudres de Bruxelles et veut s'en tenir à la directive : après avoir largement ouvert le marché, vous êtes aujourd'hui obligés de restreindre la possibilité offerte aux transporteurs... Il faut faire très attention.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous avons beaucoup insisté pour qu'il y ait des périodes d'exception. Nous tenons compte de la fragilité actuelle de nos entreprises de transport, à commencer par les plus petites, qui souffrent beaucoup de la crise.

*L'amendement n°133 est adopté
et devient article additionnel*

M. Michel Teston. – Un règlement européen n'est-il pas d'application automatique ? Pourquoi cet amendement n°134 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Par souci de cohérence. Les sanctions pénales sont une mesure de dissuasion.

L'amendement n°134 est adopté et devient article additionnel

Titre V – Dispositions relatives à l'aviation civile

M. le président. – Amendement n°58, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG

Supprimer cette division et son intitulé.

M. Michel Billout. – Ces dispositions n'ont fait l'objet d'aucune négociation avec les organisations représentatives des personnels de l'aviation civile. Des dispositions fondamentales relatives à la santé ou la vie sociale sont renvoyées à des décrets en Conseil d'État ! Le rapporteur a auditionné des représentants des syndicats du secteur ferroviaire, mais pas ceux du secteur aérien.

Selon une étude de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, la fatigue contribue pour 15 à 20 % aux accidents causés par des erreurs humaines. Les règles actuelles de l'Union européenne n'apportent pas une protection adéquate contre la fatigue des pilotes. L'Agence réfléchit à une nouvelle législation et à une réduction du temps de service de vol. Il n'y a donc aucune urgence à accélérer les modifications, sans concertation ni négociation.

Pour le moment, le droit social français protège les salariés. N'utilisons pas le présent texte pour supprimer certains droits. Pour la sécurité juridique du personnel, nous demandons la suppression de ce titre.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Qu'il s'agisse du décompte du temps de travail, de la rémunération des heures supplémentaires ou du régime de travail, l'articulation entre le code du travail et le code de l'aviation civile se fait aujourd'hui en partie par la voie du règlement, ce qui, sur certains points, a été remis en cause par le Conseil d'État. Il convient de clarifier la situation en traçant une séparation plus nette entre ce qui relève de la loi et ce qui relève du règlement. C'est l'objet des deux articles du titre V. Avis défavorable.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis défavorable. Je réponds à M. Billout sur le n°58 et, par avance, sur le n°37. Le régime de travail du personnel navigant de l'aviation civile est compliqué. On ne lui applique pas les dispositions du code du travail sur les repos quotidiens, les temps de pause et le travail de nuit. Or, tout cela n'est pas codifié et nous voulions lui donner une visibilité juridique. L'article 24 n'institue pas de règles nouvelles, il reprend ce qui existait déjà mais il assure une meilleure correspondance entre les heures de vol et la durée légale du travail, ce qui garantit une meilleure articulation entre les deux codes. Cela a été déjà validé par le Conseil d'État et par la Cour de cassation. Cet amendement traduit aussi deux spécificités de

l'activité du personnel navigant : l'absence d'un horaire collectif de travail et une production mesurable uniquement en heures de vol. Mais il faut tenir compte de la pénibilité et de la sécurité. Cela ne remet pas en cause les limites maximales de temps de service.

L'article 25 traite du temps de travail partiel, que nous avons besoin d'adapter pour prendre en compte ce que le Parlement a voté sur la limite d'âge du personnel navigant dans la loi de financement de la sécurité sociale.

L'amendement n°58 n'est pas adopté.

Article 24

L'article L. 422-5 du code de l'aviation civile est modifié comme suit :

1° Avant le premier alinéa, il est inséré le chiffre : « I. - ».

2° Après le quatrième alinéa, il est inséré le paragraphe II ainsi rédigé :

« II. -Par exception à l'article L. 3121-10 du code du travail, la durée légale du travail effectif des salariés mentionnés au premier alinéa du I correspond à un temps de vol exprimé en heures par mois ou trimestre ou année civils, déterminé par décret en Conseil d'État. Par exception à l'article L. 3121-22 du code du travail, les heures supplémentaires de vol donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération pris en compte pour la détermination du salaire minimum mensuel garanti.

« Les dispositions des articles L. 3121-33, L. 3122-29 à L. 3122-45, L. 3131-1 et L. 3131-2 du code du travail ne s'appliquent pas aux personnels entrant dans le champ de l'alinéa ci-dessus.

« Les dispositions des articles L. 1225-47 à L. 1225-60, L. 3122-28, L. 3123-1, L. 3123-2, L. 3123-5 à L. 3123-8, L. 3123-10, L. 3123-11, L. 123-14 à L. 3123-23 et L. 3142-78 à L. 3142-99 du code du travail sont applicables à ces mêmes personnels dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations rendues nécessaires par les contraintes propres aux activités aériennes, par décret en Conseil d'État. »

M. le président. – Amendement n°37, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

Mme Mireille Schurch. – Il est en cohérence avec l'amendement 58 supprimant le titre V. Le syndicat des pilotes de lignes et la section CGT du transport aérien, affirment que l'article 24 introduit des modifications qui n'ont pas fait l'objet de négociations avec les organisations syndicales représentatives. C'est le cas du décompte de l'activité du personnel navigant de l'aéronautique civile, pour lequel on ne doit pas prendre en compte uniquement l'activité de vol. Quant au paiement des heures supplémentaires, il devrait être calculé en fonction de l'ensemble des éléments de rémunération à l'exclusion des frais professionnels

avec une majoration telle que prévue par le code du travail.

Par cet article, plusieurs dispositions concernant les temps de pause, le travail de nuit et les repos quotidiens disparaissent sans que l'on sache si elles seront remplacées et par quoi. Il y a donc lieu de les inclure pour le personnel navigant.

De même, la possibilité de refuser un travail de nuit incompatible avec des obligations familiales impérieuses, auparavant prévue par le code du travail, est supprimée. Les questions relatives au congé parental, au temps partiel ou au temps sabbatique seront fixées par décret en Conseil d'État.

Nous refusons que des règles préjudiciables aux droits du personnel navigant soient adoptées, car cela mettrait aussi en cause la sécurité des passagers. C'est pourquoi nous demandons la suppression des articles 24 et 25.

M. le président. – Amendement n°66 rectifié *bis*, présenté par MM. Collin et Baylet, Mme Escoffier, M. Fortassin, Mme Laborde et MM. Milhau, de Montesquiou, Placade et Vall.

A - Avant le premier alinéa, de cet article, insérer un paragraphe ainsi rédigé :

I.- L'article L. 422-1 du code de l'aviation civile est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice de l'application des articles L. 422-2 à L. 422-4 et dans le respect des dispositions prises pour assurer la sécurité des vols, afin de permettre l'organisation du transport public aérien, l'équipage est tenu d'assurer l'intégralité des opérations aériennes qui constitue la mission. Constitue une mission, une succession préalablement définie d'opérations aériennes entre deux temps de repos qui débute et se termine à la base d'affectation. »

B - Par conséquent, faire précéder le premier alinéa de cet article de la mention : "II.-".

C - Rédiger comme suit le quatrième alinéa de cet article :

« Pour les salariés mentionnés au premier alinéa du I, il est admis, dans les conditions d'exploitation des entreprises de transport et de travail aériens, qu'à la durée légale du travail effectif, telle que définie au premier alinéa de l'article L. 3121-10 du code du travail correspond un temps de travail exprimé en heures de vol d'une durée déterminée par décret en Conseil d'État par mois ou trimestre ou année civils. Par exception à l'article L. 3121-22 du code du travail, les heures supplémentaires de vol donnent lieu à une majoration de 25 % portant sur les éléments de rémunération, à l'exclusion des remboursements de frais.

M. Yvon Collin. – L'activité du personnel navigant de l'aéronautique civile est caractérisée par trois éléments fondamentaux : l'absence d'horaire collectif de travail, une production mesurable

exclusivement en heures de vol et la non-définition par le code de l'aviation civile de la notion de « mission aérienne ». Cet amendement permet un décompte effectif en heures de vol sur la base d'une correspondance avec la durée légale figurant au code du travail. Cette correspondance, validée par le Conseil d'État et la Cour de cassation, était jusqu'à présent introduite par un texte réglementaire. Son introduction à l'article L. 422-5 du code de l'aviation civile assure une meilleure articulation entre les deux codes. Elle ne remet pas en cause les dispositions relatives aux limites maximales de temps de service cumulatifs qui protègent la santé et la sécurité des travailleurs.

La première phrase de l'amendement introduit le motif de l'exception. La phrase concernant la rémunération des heures supplémentaires est modifiée pour prendre en compte la totalité des éléments de rémunération qui concernent l'heure de vol, comme il est d'usage actuellement, et non les seuls éléments du salaire minimum mensuel garanti. Le terme « mission » est utilisé à diverses reprises dans le code de l'aviation civile sans avoir été préalablement défini. Il convient de préciser son contenu et de s'assurer du respect des droits des passagers afin que ces derniers soient rapatriés en cas de nécessité dans les meilleurs délais.

M. le président. – Amendement n°29, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Dans le dernier alinéa du 2° de cet article, remplacer la référence :

L. 123-14

par la référence :

L. 3123-14

M. Francis Grignon, rapporteur. – Rectification d'une erreur de référence juridique.

Avis défavorable au n°37 pour les raisons déjà exposées. Et favorable à l'amendement de M. Collin dans sa dernière version.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Avis défavorable au n°37 pour les raisons déjà exposées. Je remercie M. Collin, rapporteur du budget de l'aviation civile, pour son amendement qui clarifie la notion de « mission » ainsi que les dispositions relatives aux heures supplémentaires, à la sécurité des vols -qui demeure notre première préoccupation-, et au rapatriement des passagers : avis très favorable.

Avis favorable au n°29.

L'amendement n°37 n'est pas adopté.

M. Michel Billout. – L'amendement n°66 rectifié *bis* nous semble dangereux. Par le biais de la réintroduction dans le code de l'aviation de mesures réglementaires concernant la durée du travail pour le personnel navigant, cet amendement rectifié porte une nouvelle atteinte au droit de grève. La

« succession préalablement définie d'opérations aériennes » telle que définie dans cet amendement constitue ce que les personnels navigants appellent une rotation, s'étalant la plupart du temps sur plusieurs jours. Au cours d'une même rotation, les personnels navigants effectuent entre deux et une dizaine de vols transportant, sur chacun d'eux, des passagers différents. Si la cessation du travail au milieu d'un vol apparaît dangereuse pour d'évidentes raisons de sécurité, assimiler rotation et mission revient, de fait, à interdire l'exercice du droit de grève au personnel navigant pendant plusieurs jours et cela, sans qu'on puisse invoquer la continuité du service public. La jurisprudence, par un arrêt du 20 novembre 2003 de la chambre sociale de la cour d'appel de Paris, confirmé en cassation, a assimilé mission et vol et non comme vous le proposez, mission et rotation. Elle a ainsi reconnu « l'assimilation de la mission à la notion de vol ». Cet amendement contourne donc la jurisprudence sur la notion de mission et de rotation. Nous voterons contre.

M. Michel Teston. – Nous aussi, nous avons quelques doutes sur l'objectif de cet amendement qui risque de limiter le droit de grève. Comme nous n'avons pas de certitude, nous nous abstenons.

L'amendement n°66 rectifié bis est adopté, ainsi que l'amendement n°29.

L'article 24, modifié, est adopté.

Article additionnel

M. le président. – Amendement n°67 rectifié bis, présenté par M. Collin, Mme Escoffier, M. Fortassin, Mme Laborde et MM. Milhau, de Montesquiou, Placade, Vall et Baylet.

Après l'article 24, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'article L. 330-6 du code de l'aviation civile est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les entreprises de transport aérien, les attributions des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail s'exercent dans le respect des prérogatives de l'autorité publique en matière de sécurité du transport aérien, concernant la certification des aéronefs, leur exploitation, l'agrément des conditions techniques ayant conduit à la délivrance du certificat de transporteur aérien et l'approbation du manuel d'exploitation. »

II. - Après l'article L. 423-6 du code de l'aviation civile, sont insérés quatre articles ainsi rédigés :

« Art. L. 423-7.- Pour l'application des dispositions des articles L. 423-8 à L. 423-10 le personnel navigant technique est celui qui relève des sections A, B et C mentionnées à l'article L. 421-1. »

« Art. L. 423-8. - Par exception aux dispositions des articles L. 2314-8 et L. 2324-11 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque

le nombre de personnels navigants techniques est au moins égal à vingt-cinq au moment de l'élection des délégués du personnel ou au moment de la constitution ou du renouvellement du comité d'entreprise ou des comités d'établissement ou au moment de la constitution d'une délégation unique du personnel, cette catégorie constitue un collège spécial pour l'élection des représentants du personnel.

« Lorsque dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise, il est constitué un collège électoral en application de l'alinéa ci-dessus, un délégué titulaire et un délégué suppléant au comité central d'entreprise appartiennent à la catégorie du personnel navigant technique. Ils sont inclus dans le nombre de membres fixé par le code du travail, sauf accord conclu entre l'employeur et l'ensemble des organisations syndicales représentatives.

« Art. L. 423-9. - Dans les entreprises de transport et de travail aériens ou leurs établissements, lorsqu'un collège électoral spécifique est créé pour le personnel navigant technique, est représentative à l'égard des personnels relevant de ce collège l'organisation syndicale qui satisfait aux critères de l'article L. 2121-1 du code du travail et qui a recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel ou, à défaut, des délégués du personnel dans ce collège.

« Dans les branches qui couvrent les activités de transport et de travail aériens, sont représentatives à l'égard du personnel navigant technique, les organisations syndicales qui remplissent les conditions prévues à l'article L. 2122-5 du code du travail dans les collèges électoraux de personnels navigants techniques, ou bien les conditions prévues à l'article L. 2122-6 du code du travail.

« Art. L. 423-10. - Dans les entreprises dans lesquelles un collège électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques, lorsque la convention ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés dans ce collège spécifique au premier tour des dernières élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel, quel que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections, quel que soit le nombre de votants.

« La représentativité des syndicats du personnel navigant technique sera déterminée sur la base des résultats obtenus au sein de ce collège. Pour participer à la négociation et signer un accord intercatégoriel, les syndicats reconnus représentatifs au sens de l'article L. 423-9 du code de l'aviation civile devront

avoir recueilli au moins 4 % des suffrages exprimés dans l'ensemble des collèges au 1^{er} tour des élections des titulaires au comité d'entreprise ou de la délégation unique du personnel.

« Lorsque la convention de branche ou l'accord ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est subordonnée à sa signature par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli, aux élections prises en compte pour la mesure de l'audience prévue au 3° de l'article L. 2122-5 du code du travail ou, le cas échéant, dans le cadre de la mesure de l'audience prévue à l'article L. 2122-6 du code du travail, au moins 30 % des suffrages exprimés dans le collège de personnels navigants techniques en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants, et à l'absence d'opposition d'une ou de plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés dans ce collège à ces élections ou, le cas échéant, dans le cadre de la même mesure d'audience, quel que soit le nombre de votants. »

III. - L'article L. 342-4 du code de l'aviation civile est abrogé.

IV. - Les dispositions des II et III du présent article entrent en vigueur à compter de la tenue, dans les entreprises concernées, des premières élections professionnelles postérieures à la date de publication de la présente loi.

Toutefois, et jusqu'à la date de ces élections, lorsque la convention ou l'accord n'intéresse que la catégorie professionnelle du personnel navigant technique, la validité de la convention ou de l'accord d'entreprise ou d'établissement est subordonnée à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins la moitié des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections au comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel.

L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de cet accord.

M. Yvon Collin. – La loi du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail a modifié les critères de représentativité des organisations syndicales. Nous souhaitons maintenir la représentation du personnel navigant technique sous sa forme actuelle et prévoyons donc un collège spécial, pour les élections des représentants du personnel, dès lors que cette catégorie atteint un seuil de 25.

Le respect des traités et conventions et de la réglementation communautaire et nationale exige de concilier l'intervention des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) et la sécurité du transport aérien. L'articulation entre code du travail et code de l'aviation civile est confuse, elle a suscité un nombreux contentieux civil et pénal.

Précisons que les prérogatives de l'autorité publique en matière de sécurité du transport aérien s'imposent à l'exploitant et ses salariés mais aussi aux institutions de représentation du personnel.

Le sous-amendement n°147 est retiré.

M. le président. – Sous-amendement n°139 rectifié *bis* à l'amendement n° 67 rectifié de M. Collin, présenté par le Gouvernement.

Supprimer le deuxième alinéa du texte proposé par le II de l'amendement n° 67 rectifié *bis* pour l'article L. 423-10 du code de l'aviation civile.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous sommes favorables à ces règles de représentativité du personnel mais le critère de 4 % n'a guère de justification.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Favorable à l'amendement tel que sous-amendé par le Gouvernement.

M. Hervé Maurey. – Vous créez un collège spécifique pour le personnel navigant technique, mais du même coup vous rattachez le personnel navigant commercial au personnel au sol. Or les deux catégories n'ont pas les mêmes contraintes et les premiers, qui sont 15 000, craignent de se trouver dilués parmi les seconds, 50 000.

Ce n'est pas une mesure anodine que vous proposez ainsi au détour d'une discussion d'amendements. Les syndicats ont-ils été consultés ? Je croyais que le ministre souhaitait plus de visibilité sur ces questions ! Changer ainsi les choses à la sauvette me paraît bien inconséquent.

M. Michel Teston. – Reconnaître une représentativité par métier est contraire à la loi du 20 août 2008, qui n'inclut pas ce type de distinctions. Vous traitez différemment personnel navigant commercial et navigant technique. Nous voterons contre l'amendement. Le sous-amendement du Gouvernement a au moins le mérite de rejeter le seuil de 4 % et nous avons nous aussi déposé un sous-amendement tendant à traiter pareillement les deux catégories de navigants mais l'examen des dispositions est si rapide que la sagesse commande de renvoyer cette question à plus tard, afin d'organiser d'abord une concertation.

M. Michel Billout. – Nous sommes en total désaccord avec cette proposition. Elle modifie les règles de la représentation syndicale sans aucune concertation et quelques mois à peine après une loi qui a déjà bouleversé le système existant. Quel mépris à l'égard des salariés... Ce sujet sensible exige un dialogue, non un amendement au détour d'une loi qui traite de tout autre chose !

En outre, la rédaction élimine toute possibilité d'intervention des CHSCT dans les aéronefs, ce qui vide de toute substance les comités d'hygiène de la

catégorie des navigants. Malgré le sous-amendement du Gouvernement, nous voterons contre.

Le sous-amendement n°139 rectifié est adopté.

L'amendement n°67 rectifié bis, sous-amendé, n'est pas adopté.

Article 25

L'article 4 de la loi n° 84-4 du 3 janvier 1984 instituant pour les salariés un congé pour la création d'entreprise et un congé sabbatique et l'article 7 de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction de la durée du temps de travail sont abrogés.

À l'article 7 de la loi n° 84-9 du 4 janvier 1984 portant modification du code du travail et relative au congé parental d'éducation et au travail à mi-temps des parents d'un jeune enfant, les mots : « et aux personnels navigants professionnels de l'aviation civile, » sont supprimés.

M. le président. – Amendement n°36, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Supprimer cet article.

M. Michel Billout. – Il est exposé.

L'amendement n°36, repoussé par la commission et par le Gouvernement, n'est pas adopté.

L'article 25 est adopté.

Articles additionnels

M. le président. – Amendement n°135, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 25, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Les dispositions du chapitre VII du titre II du livre II du code de l'aviation civile (partie législative) sont modifiées comme suit à compter du premier jour du quatrième mois suivant la date de publication de la présente loi :

1° Au premier alinéa de l'article L. 227-1, les mots : « Il est institué, dans les six mois à compter de la promulgation de la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, une autorité administrative indépendante dénommée "Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires", » sont remplacés par les mots « L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est une autorité administrative indépendante » ;

2° Au sixième alinéa du même article, les mots : « gêne sonore » sont remplacés par les mots : « nuisances sonores » ;

3° Les seizième et dix-septième alinéas du même article sont supprimés ;

4° Le premier alinéa de l'article L. 227-4 est précédé de la mention : « I » ;

5° Au premier alinéa du même article, les mots : « Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, » sont supprimés ;

6° Au sixième alinéa du même article, les mots : « dont l'aéronef ne respecte » sont remplacés par les mots : « ne respectant » ;

7° Les douzième à quinzième alinéas du même article sont remplacés par seize alinéas ainsi rédigés :

« II. - Pour l'exercice de son pouvoir de sanction, et dans les conditions fixées par son règlement intérieur, l'Autorité bénéficie du concours de sept membres associés :

« - deux représentants des professions aéronautiques ;

« - deux représentants d'associations de riverains d'aérodromes ;

« - un représentant d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national ;

« - un représentant d'activités riveraines des aéroports impactées par l'activité aéroportuaire ;

« - un représentant du ministre chargé de l'aviation civile.

« Ces membres associés et leurs deux suppléants respectifs sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour une période de trois ans renouvelable. Les membres associés titulaires et leurs suppléants perdent leur qualité de membre s'ils perdent la qualité en fonction de laquelle ils ont été désignés.

« III. - Les manquements à ces mesures sont constatés par les fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13. Ces manquements font l'objet de procès-verbaux qui, ainsi que le montant de l'amende encourue, sont notifiés à la personne concernée et communiqués à l'Autorité.

« A l'issue de l'instruction, le président de l'Autorité peut classer sans suite la procédure dès lors que les circonstances particulières à la commission des faits le justifient ou que ceux-ci ne sont pas constitutifs d'un manquement pouvant donner lieu à sanction.

« L'instruction et la procédure devant l'Autorité sont contradictoires.

« L'instruction est assurée par des fonctionnaires et agents visés à l'article L. 150-13 autres que ceux qui ont constaté le manquement, qui peuvent entendre toutes personnes susceptibles de contribuer à l'information et se faire communiquer tous documents nécessaires.

« Un rapporteur permanent et son suppléant sont placés auprès de l'Autorité.

« Au terme de l'instruction, le rapporteur notifie le dossier complet d'instruction à la personne concernée. Celle-ci peut présenter ses observations au rapporteur.

« L'Autorité met la personne concernée en mesure de se présenter devant elle ou de se faire représenter. Elle

délibère valablement au cas où la personne concernée néglige de comparaître ou de se faire représenter.

« Après avoir entendu le rapporteur et, le cas échéant, la personne concernée ou son représentant, l'Autorité délibère hors de leur présence.

« Les membres associés participent à la séance. Ils ne participent pas aux délibérations et ne prennent pas part au vote. » ;

8° La dernière phrase de l'avant-dernier alinéa du même article est ainsi rédigée : « Aucune poursuite ne peut être engagée plus de deux ans après la commission d'un manquement. » ;

9° Après l'avant-dernier alinéa du même article, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les conditions d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État. » ;

10° Le dernier alinéa du même article est supprimé ;

11° Au troisième alinéa de l'article L. 227-5, les mots : « de la gêne sonore » sont remplacés par les mots : « des nuisances sonores » ;

12° La dernière phrase du premier alinéa de l'article L. 227-7 est supprimée ;

13° Au second alinéa du même article, après le mot : « rapport », il est inséré le mot : « public » ;

14° Après le premier alinéa de l'article L. 227-9, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Celui-ci nomme le rapporteur permanent et son suppléant. » ;

15° Le deuxième alinéa du même article est ainsi rédigé :

« Pour l'exécution de ses missions, l'Autorité établit son règlement intérieur qui est publié au *Journal officiel* de la République française. »

II. - Sous réserve des dispositions de l'article L. 227-1, les membres de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires nommés à la date de la promulgation de la présente loi exercent leur mandat jusqu'au terme de celui-ci y compris le président qui conserve sa fonction.

III. - Pour les manquements ayant fait l'objet d'une proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances avant le premier jour du quatrième mois suivant la date de publication de la présente loi, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires se prononce au vu de ces propositions. Elle s'assure que ces propositions sont communiquées à la personne concernée.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Concernant l'Autorité de contrôle des nuisances sonores et aéroportuaires, le Conseil d'État a jugé que la procédure actuelle de sanction n'offrait pas de garanties suffisantes à la défense.

Nous élargirons prochainement au bruit et à toute pollution les compétences de l'Acnusa, qui aura aussi plus de pouvoirs. Pour l'heure, je vous propose de donner une plus grande sécurité juridique à ses décisions.

M. le président. – Sous-amendement n°148 à l'amendement n° 135 du Gouvernement, présenté par M. Teston et les membres du groupe socialiste.

I. - Après le 1° du I de l'amendement n° 135, insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au quatrième alinéa du même article, le mot : « cinq » est remplacé par le mot : « sept » ;

II. - Après le 2° du même I, insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...° Après le sixième alinéa du même article, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« - d'émissions atmosphériques de l'aviation, sur proposition du ministre chargé de l'aviation civile ;

« - d'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement, sur proposition du ministre chargé de l'environnement ; »

...° Au onzième alinéa du même article, le mot : « quatre » est remplacé par le mot : « cinq » ;

M. Michel Teston. – L'amendement se justifie par son texte même.

M. Francis Grignon, rapporteur. – Favorable à l'amendement n°135. Le sous-amendement vient d'être déposé : qu'en pense le Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Défavorable, parce que, monsieur Teston, nous sommes d'accord ! L'extension des compétences interviendra dans le Grenelle II, qui vient d'être présenté en conseil des ministres. Il est ici seulement question de sécurité juridique, mais l'avenir vous donnera raison !

M. Michel Teston. – Je vous fais confiance.

Le sous-amendement n°148 est retiré.

L'amendement n°135 est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°136 rectifié, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 25, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

I. - Après l'article L. 330-10 du code de l'aviation civile, sont insérés trois articles

L. 330-10-1, L. 330-10-2 et L. 330-10-3 ainsi rédigés :

« Art. L.330-10-1. - Les agents et fonctionnaires énumérés à l'article L. 330-10 sont chargés de veiller au respect des dispositions prévues par les textes communautaires entrant dans le champ de compétence de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile et

mentionnés à l'annexe du règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs. A cette fin, ils disposent des pouvoirs énumérés à l'article 4 du règlement précité.

« Pour l'exercice de leurs missions, les agents mentionnés à l'alinéa précédent ont accès, lorsqu'ils sont à usage professionnel, aux locaux, terrains, aéronefs, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile. Ils ne peuvent y accéder qu'entre huit heures et vingt heures, ou en dehors de ces heures, lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité est en cours.

« En cas d'opposition du responsable des lieux, la visite ne peut se dérouler qu'avec l'autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter.

« Ce magistrat est saisi à la requête de l'autorité administrative chargée de l'aviation civile. Il statue par une ordonnance motivée, conformément aux dispositions prévues aux articles 493 à 498 du code de procédure civile. La procédure est sans représentation obligatoire.

« La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. A tout moment, il peut décider l'arrêt ou la suspension de la visite.

« Sous réserve du respect des données à caractère personnel, le secret professionnel ne peut être opposé aux agents et fonctionnaires agissant dans le cadre des pouvoirs visés au présent article.

« A l'issue de leurs opérations, les agents et fonctionnaires dressent procès-verbal, dont copie est remise aux parties intéressées.

« Art. L.330-10-2. - Les agents et fonctionnaires habilités à constater les manquements aux textes mentionnés à l'article L. 330-10-1 peuvent enjoindre aux parties intéressées, en leur impartissant un délai raisonnable, de se conformer aux obligations résultant des textes mentionnés à l'article L. 330-10-1 ou de faire cesser les manquements à ces textes.

« L'autorité administrative chargée de l'aviation civile peut agir devant la juridiction civile, pour demander au juge d'ordonner, s'il y a lieu sous astreinte, toute mesure de nature à mettre un terme aux manquements mentionnés aux textes figurant à l'article L. 330-10-1.

« Art. L.330-10-3. - Les dispositions relatives au secret professionnel ne font pas obstacle à la communication aux autorités compétentes des États membres de l'Union européenne, par l'autorité administrative chargée de l'aviation civile, selon les conditions et modalités du Règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement et du Conseil du 27 octobre 2004, d'informations et de documents détenus et recueillis dans l'exercice de leurs

missions par les agents et fonctionnaires habilités à constater et rechercher des manquements aux dispositions entrant dans l'application dudit règlement. »

II. - A l'article L. 330-11 du code de l'aviation civile, les mots « et L. 330-6 » sont remplacés par les mots « L. 330-6, L. 330-10-1, L. 330-10-2 et L. 330-10-3 ».

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nous entendons transposer dans notre droit divers éléments relatifs à la coopération entre les administrations qui veillent à protéger les usagers, qu'il s'agisse d'indemnisation, d'assistance, ou en cas de retard, voire d'annulation de vols.

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) disposera ainsi de pouvoirs d'enquête qui lui font défaut. Elle pourra également prononcer des injonctions, par exemple lorsque des passagers ne sont pas assez respectés.

L'amendement n°136 rectifié, accepté par la commission, est adopté et devient article additionnel.

M. le président. – Amendement n°137, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 25, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L.123-4 du code de l'aviation civile est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« L'exploitant d'aérodrome ou l'autorité administrative de l'État compétente peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure dans les situations suivantes :

« - en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou des amendes administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ;

« - en cas de non restitution d'une aide d'État ayant fait l'objet d'une décision de récupération de la part de la Commission européenne ou d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes. »

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Cet élargissement de la saisie conservatoire des aéronefs favorisera la récupération par l'État des sommes qui lui sont dues.

L'amendement n°137, accepté par la commission, est adopté et devient article additionnel.

M. le président. – Amendement n°138 rectifié, présenté par le Gouvernement.

I. - Après l'article 25, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre VII du titre V du livre VII de la troisième partie du code de l'éducation, est ainsi rédigé :

« Chapitre VII

« L'École nationale supérieure maritime

« Art. L. 757-1. - L'École nationale supérieure maritime est un établissement public d'enseignement supérieur placé sous la tutelle du ministre chargé de la mer. Elle a notamment pour objet de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande.

« Les règles d'organisation et de fonctionnement de l'École nationale supérieure maritime sont fixées par décret en Conseil d'État.

« Les dispositions de l'article L. 421-21 sont applicables aux élèves de l'École nationale supérieure maritime. »

II. - En conséquence, faire précéder cet article d'une division additionnelle ainsi rédigée :

Titre....

Dispositions relatives à la marine marchande

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Nos écoles de formation maritime ont été évoquées lors du Grenelle de l'environnement, puis lors du Grenelle de la mer. La France est confrontée à une pénurie d'officiers et de marins.

Alors que nos écoles maritimes sont devenues des établissements publics régionaux depuis les lois de décentralisation -ce qui paraissait être une bonne idée au départ- un consensus s'est dégagé pour les regrouper en un seul établissement, implanté sur les quatre sites du Havre, de Saint-Malo, de Nantes et de Marseille. Chacun d'entre eux aura une certaine spécialisation. En outre, la mission de formation confiée à l'établissement sera élargie. Enfin, les officiers pourront avoir le titre d'ingénieur.

Grâce à cet amendement, nous pourrions préparer la rentrée 2009 sans mettre en cause la pluralité des sites de formation existants.

M. le président. – Sous-amendement n°144 à l'amendement n° 38 rectifié du Gouvernement, présenté par Mme Schurch et les membres du groupe CRC-SPG.

Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé par le I de l'amendement n° 138 pour l'article L. 757-1 du code de l'éducation, après le mot :

supérieur

insérer le mot :

multi-site

Mme Mireille Schurch. – Nous souhaitons préciser que l'établissement public dispense une formation sur plusieurs sites, conformément aux engagements pris le 2 décembre par M. le ministre à l'occasion des 4^{èmes} Assises de la mer au Havre. Je rappelle que les

armateurs souhaitent fermer deux ou trois centres de formation.

M. Francis Grignon, rapporteur. – La commission est favorable à l'amendement n°138 rectifié. Faut-il trancher la dénomination de la nouvelle école ? Nous estimons que le sous-amendement n°144 a pour vertu d'interroger le Gouvernement sur une question importante.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je comprends les auteurs du sous-amendement, mais je propose de le rectifier afin qu'il aboutisse à rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'article L. 257-1 : « Elle a notamment pour objet de préparer dans plusieurs sites aux carrières d'officier de la marine marchande. » (*Mme Mireille Schurch accepte cette suggestion*)

Le sous-amendement n°144 rectifié est adopté.

L'amendement n°138 rectifié, sous amendé, est adopté et devient article additionnel.

Intitulé du projet de loi

M. le président. – Amendement n°30, présenté par M. Grignon, au nom de la commission.

Rédiger comme suit l'intitulé de ce projet de loi :

Projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports

M. Francis Grignon, rapporteur. – La suppression de la référence aux transports guidés -c'est-à-dire au métro et au tramway- évitera des confusions.

L'amendement n°30, accepté par le Gouvernement, est adopté et devient intitulé du projet de loi.

Vote sur l'ensemble

M. Michel Teston. – L'examen de ce projet de loi s'est déroulé dans des conditions très particulières : inscrit à l'ordre du jour, retiré puis réintroduit dans un créneau inhabituel, le texte a été examiné en deux temps. Les débats ont néanmoins été empreints de la plus grande cordialité. Il faut en remercier le ministre, le rapporteur et tous les intervenants. Le travail avait été bien préparé en commission.

Lors de la discussion générale, j'avais dit que le projet de loi devait être précisé sur certains points, qu'il comportait trois oublis majeurs et qu'il était surtout, à l'instar de la directive, inspiré par la croyance absolue que seule l'ouverture à la concurrence pourrait développer les services internationaux de transport de voyageurs. Le groupe socialiste ne partage aucunement cette croyance.

La discussion des amendements a-t-elle permis des avancées ? Certains des nôtres ont été adoptés, comme celui qui a réintégré l'expression « service

public de transport ferroviaire » dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti), celui qui a conforté le rôle de RFF comme gestionnaire du réseau ferré national, celui interdisant à un opérateur de proximité de racheter à RFF une partie du domaine public ou encore celui disposant qu'un rapport du Gouvernement sera remis au Parlement pour exposer les solutions envisageables quant au remboursement de la dette de RFF.

Certains de nos amendements ont été satisfaits au moins partiellement par d'autres. Je mentionnerai la suggestion du rapporteur concernant la certification des conducteurs de trains, disposition importante pour l'harmonisation sociale et la sécurité ferroviaire.

En revanche, il n'y a guère eu de progrès sur les relations entre RFF et la SNCF. Pire, l'amendement n°131 du Gouvernement fait craindre une filialisation de la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national. Seule la création d'une société *holding* coiffant RFF et la SNCF pourrait être satisfaisante, à condition que l'État reprenne la dette de RFF. Sur ce point, nous n'avons obtenu que la promesse d'un rapport...

J'en viens au point de désaccord majeur de notre groupe : nous estimons que l'ouverture à la concurrence ne permettra pas de développer les services internationaux de transport de voyageurs, car nous redoutons une forte concurrence sur les lignes rentables, alors que les opérateurs historiques s'occuperont seuls des liaisons non rentables. Il faudrait au contraire instituer des coopérations entre grands opérateurs ferroviaires, sur le modèle d'Eurostar et de Thalys par exemple.

En conclusion, je citerai Thierry Mignauw, qui avait démissionné de son poste de directeur général délégué infrastructures de la SNCF en désaccord avec la réforme imposée par l'Union européenne. Lors de son départ, il a constaté que la volonté d'introduire à tout prix la concurrence à l'intérieur du mode ferroviaire avait fait « prôner en Europe la séparation de l'infrastructure d'une part et des entreprises ferroviaires d'autre part. » Puis il a ajouté : « A mon sens, c'est une erreur profonde car elle introduit une coupure dans le mode de transport guidé qu'est le chemin de fer entre, d'un côté, le guide qu'est l'infrastructure et, de l'autre, les mobiles que sont les trains. C'est anti-naturel. Ce choix n'a été fait qu'en Europe : ni les Japonais, qui ont les meilleurs chemins de fer de voyageurs du monde, ni l'Amérique du Nord, qui a les chemins de fer de marchandises les plus efficaces, n'ont pris un tel parti. »

Difficile d'être plus clair. Les membres du groupe socialiste considèrent eux aussi une génération de décideurs européens s'est trompée.

Nous voterons contre ce projet de loi.
(*Applaudissements à gauche*)

Mme Mireille Schurch. – Je remercie le président de la commission, le rapporteur et le ministre pour leur participation au débat sur ce texte fondamental.

Combien d'entre nous assistent à la fermeture de services publics sur leur territoire ? On éloigne ces services des citoyens, en invoquant la rationalisation et le développement des moyens de communication, mais comment le citoyen pourrait-il accéder à la justice et à l'administration si des gares et des voies ferrées sont fermées ?

Si chacun prend sa voiture -à condition d'en avoir une-, quel sera le coût économique et écologique de ce texte peu grenello-compatible ?

Le projet est loin d'être à la hauteur des enjeux pour le service public ferroviaire. Vous en êtes encore à libéraliser dans l'espoir d'irriguer tout le territoire alors que l'expérience du fret montre que les nouveaux entrants ne sont intéressés que par les sections rentables : vous allez privatiser les profits et socialiser les pertes. Vous ne réglez ni le financement ni la péréquation mais parcellisez la desserte ferroviaire et préparez un éclatement. Qui supportera demain les 70 millions que la SNCF consacre aujourd'hui aux familles nombreuses, aux étudiants, aux salariés ? L'autorité de régulation ne sera pas en mesure de défendre le service public -on l'a déjà vu pour le cabotage.

Le maintien dans la Loti de l'expression « le service public des transports ferroviaires » était bien un minimum mais vous avez refusé que le wagon isolé en fasse partie, comme l'avait demandé la commission lors du Grenelle I. Il n'y a pas urgence et la Commission européenne n'interdit nullement l'existence d'un pôle public des transports, d'une structure intégrée telle que la SNCF. Nous avons la liberté de choisir nos services d'intérêt général !

Nous ne pouvons accepter qu'on tire ainsi un trait sur des pans entiers d'histoire et qu'on sacrifie ce qui a permis de constituer la notion même de service public. Votre logique de libéralisation effrénée nous conduira au *dumping* social et à la baisse des salaires. Les citoyens ont besoin d'autres projets. Nous voterons contre ce texte. (*Applaudissements à gauche*)

M. Charles Revet. – L'aspect fondamental de ce projet justifiait que vous soyez présent tout au long de ces débats, monsieur le ministre. Il y a longtemps en effet que nous n'avions pas échangé sur les transports ferroviaires et il importait d'aborder dans la transparence ce tournant historique, cette nouvelle étape dans l'ouverture à la concurrence. Nous répondons aujourd'hui aux griefs formulés par la Commission européenne l'été dernier. Un outil de régulation efficace garantira l'accès au réseau : ce sera l'autorité de régulation du transport ferroviaire, à l'avis conforme de laquelle seront soumis les péages. L'utilisation du réseau, qui pourra évoluer vers une plus grande indépendance, conviendra à Bruxelles.

Je remercie le président et le rapporteur de la commission des affaires économiques, je salue la grande connaissance du dossier qu'a M. Haenel et je remercie le ministre de son attention et des avancées qu'il a réalisées. Le groupe UMP votera le texte avec le souci de faire évoluer notre organisation ferroviaire.

Mme Nathalie Goulet. – Bravo !

A la demande de la commission, l'ensemble du projet est mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici les résultats du scrutin :

Nombre de votants 341
Nombre de suffrages exprimés 327
Majorité absolue des suffrages exprimés 164

Pour l'adoption..... 188
Contre 139

Le Sénat a adopté. (*M. Charles Revet applaudit*)

M. Francis Grignon, rapporteur. – On n'a pas tous les jours l'occasion de rapporter un tel texte. Je veux donc remercier le président de la commission et tous les intervenants, car, si le débat a parfois été proche de la décontraction, (*sourires*) il s'est déroulé dans une ambiance courtoise et dans le respect des convictions. Je remercie le ministre dont les services ont très vite répondu à mes questions, et salue ceux qui m'ont entouré dans la préparation de ce rapport.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. – Je veux d'abord vous remercier, monsieur le Président, de nous avoir permis de terminer ce débat, de manière à ce que puisse, demain, commencer l'examen du texte très important sur l'outre-mer.

Permettez-moi de penser aux enfants fauchés hier par un train à l'issue d'un match de football, et d'exprimer notre compassion à leurs parents et à leurs familles. Je souhaite que l'enquête judiciaire aboutisse dans des délais rapprochés ; nous avons, avec M. Borloo, demandé une enquête au bureau enquêtes accidents.

Je remercie le président Emorine et M. Grignon. Le texte était à la fois simple, parce qu'il s'agissait de se mettre en conformité avec les règles européennes, et compliqué, parce qu'y avaient été ajoutées toutes les dispositions que nous avons examinées aujourd'hui. Les groupes de l'opposition ont participé au débat dans un esprit constructif ; le RDSE a joué un rôle important -je pense à l'amendement porté par M. Collin ; l'Union centriste est venue en nombre et M. Revet a rassemblé le groupe UMP. Que chacun soit remercié.

M. le président. – Avant de suspendre nos travaux jusqu'au texte de demain, qui intervient dans des circonstances historiques, je veux dire combien nous nous associons à vos paroles sur ce drame et partageons la douleur des familles frappées au soir d'une fête sportive.

Prochaine séance demain, mardi 10 mars 2009, à 9 h 30.

La séance est levée à 20 h 30.

Le Directeur du service du compte rendu analytique :

René-André Fabre

ORDRE DU JOUR

du mardi 10 mars 2009

Séance publique

**DE 9 HEURES 30 À 10 HEURES 30,
À 15 HEURES ET LE SOIR**

- Projet de loi pour le développement économique de l'outre-mer (Urgence déclarée) (n° 496, 2007-2008).

Rapport de MM. Marc Massion et Éric Doligé, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (n° 232, 2008-2009).

Texte de la commission (n° 233, 2008-2009).

Avis de M. Jean-Paul Virapoullé, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (n° 240, 2008-2009).

Avis de M. Daniel Marsin, fait au nom de la commission des affaires économiques (n° 243, 2008-2009).

Avis Mme Anne-Marie Payet, fait au nom de la commission des affaires sociales (n° 244, 2008-2009).